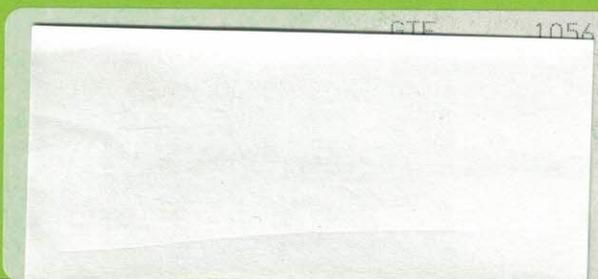



LIEGE
AVENUE DU PAROISSE
Rue Roger Helzet, 1-3-5
4000 LIÈGE
Tel. 041/82 83 08



transfer

périodique trimestriel	-	Liège X
n° 72	-	Octobre 1990
	-	80 BEF

GTF asbl, boîte postale 191, B-4000 Liège 1

S O M M A I R E

Numéro 72

Treizième année

Octobre 1990

Avis important à nos membres	3
Nouvelles de la SNCB	
La SNCB par ligne	4
Restructuration tarifaire favorable à l'utilisateur	12
Le courant passe	14
Activités du GTF asbl	
Catalogue de nos éditions	15
Notre service "Distribution"	25
Point de vue	
transports publics et renaissance des entreprises en région bruxelloise	27
Suppléments : prochains voyages de la saison 1990	

C O L O P H O N

Le GTF asbl remercie toutes les personnes qui ont bénévolement participé à la création de ce numéro.

Rédaction : H. Arden, F. Beckers, M. Lambou, J. Laterre,
P. Lemja, R. Marganne, M. Machine et autres collaborateurs.

Revue de presse : D. De Seille, J. Ferrière, J. Ganton,
J.C. Léonard, A. Tenaerts, D. Van Loock

Coordination : H. Arden, R. Marganne

Expédition : J. Ferrière

Tirage : 1400 ex.

Toute correspondance relative à Trans-Fer est reçue à l'adresse
suivante :

GTF asbl, service de Trans-Fer, BP 191, B-4000 LIEGEL.

Imprimé en Belgique. Dépôt légal à la parution.

Editeur responsable : R. Marganne, rue Ambiorix, 75 Liège.

Avis important à nos membres

* Si l'étiquette-adresse de votre numéro de Trans-Fer ne porte pas de bord rouge, nous avons bien reçu votre fiche de membre et le paiement de votre cotisation pour 1991 (liste arrêtée à la date du 08.10.90). Nous vous remercions de votre aide et de votre confiance. Votre carte de membre vous parviendra en décembre prochain. Veuillez passer à la page 4 de ce numéro.

* Si l'étiquette-adresse de ce numéro de Trans-Fer **PORTE UN BORD ROUGE** : nous n'avons reçu ni votre fiche de membre, ni le paiement de votre cotisation à la date du 8 octobre 1990. Le code postal de votre adresse est sans doute périmé. De plus, sans réaction de votre part, ceci est le dernier numéro de Trans-Fer que vous recevez et vous n'avez plus droit à nos tarifs réduits (membre) si vous participez à nos activités-voyages annoncées dans le présent numéro.

Comment vous réaffilier rapidement et garder les avantages liés à la qualité de membre GTF asbl ?

... Restez membre du GTF asbl en 1991 ! Pour ce faire, il vous suffit de renvoyer la fiche de membre contenue dans Trans-Fer 71 à l'adresse qui y est indiquée (le cas échéant, vous pouvez nous en redemander une à l'adresse ci-dessous), et de verser simultanément votre cotisation pour 1991, selon les indications contenues dans Trans-Fer 71.

POUR RAPPEL : taux des cotisations 1991

Membres habitant la Belgique :

180 BEF minimum pour la qualité de membre adhérent (taux réduit valable jusqu'au 20.11.90 - après cette date, le taux adhérent passe à 450 BEF), 450 BEF pour la qualité de membre protecteur, chacun étant bien sûr libre de nous soutenir en "arrondissant" sa cotisation.

Versement à effectuer au compte 068-0883360-08 de GTF asbl, BP 191, 4000 LIEGE 1.

Membres habitant l'étranger :

270 BEF minimum pour la qualité de membre adhérent (taux réduit valable jusqu'au 20.11.90 - après cette date, le taux adhérent passe à 450 BEF), 450 BEF pour la qualité de membre protecteur, chacun étant bien sûr libre de nous soutenir en "arrondissant" sa cotisation.

Versement à effectuer au CCP Bruxelles 000-0896641-70 GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

Nous vous remercions de votre collaboration. Pour tout problème concernant votre réaffiliation ou l'exactitude de votre adresse, veuillez contacter notre secrétaire :

GTF asbl c/o Monsieur Jean Laterre
rue de Marchienne 68, B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL

Merci de joindre une enveloppe timbrée si votre courrier nécessite une réponse !

Nouvelles de la SNCB

Grands projets pour la gare de Namur

La SNCB, la Région Wallonne et un bureau d'études ont le projet de modifier radicalement le site actuel de la gare de Namur, cette vaste tranchée de 15 hectares qui coupe le centre urbain de Namur de sa périphérie nord.

La SNCB voudrait porter la vitesse des trains de voyageurs de 40 à 80 km/h à la traversée de la gare. Elle voudrait aussi supprimer la contrainte d'exploitation constituée par le cisaillement, en gare, de l'axe ferroviaire nord-sud Bruxelles - Luxembourg, et est-ouest (dorsale wallonne Liège - Tournai) : à cet effet, il faudrait aménager un pont-tube à l'est de la gare, afin de faire passer la ligne 125 Namur-Liège en dessous des voies des lignes 162 Namur - Arlon et 154 Namur-Dinant. De plus, la SNCB veut augmenter le nombre de voies à quai de la gare (1) afin d'affecter un quai à une seule destination. Enfin, elle veut isoler le trafic "marchandises", qui doit absolument passer par la gare de Namur, en enfermant les voies qui lui seraient spécialisées entre deux murs anti-bruit et anti-vibrations. La SNCB voudrait enfin mieux intégrer la gare dans le tissu urbain, tout en valorisant le site pour contribuer aux investissements nécessaires : elle projette de couvrir les installations ferroviaires par une immense dalle culminant à 7 mètres au-dessus des voies. Sur cette dalle, trouveraient place les locaux ferroviaires, ainsi qu'un centre commercial et un parking à étages.

La région wallonne envisage quant à elle la création d'un centre de communications intégré, d'un centre d'affaires et d'un centre administratif.

L'idée est ainsi de doter la "capitale de la Wallonie" d'une infrastructure digne du XXI^e siècle.

On verra comment cette idée fera son chemin...

d'après "Le Soir" - 01.10.90

Ligne 40 Liège - Visé - Maastricht : problèmes d'exploitation

Actuellement, la ligne Liège - Maastricht est desservie en service "voyageurs", une fois par heure, par les trains "IC" F en provenance de Knokke - Blankenberge via Bruxelles, qui continuent jusqu'à la cité néerlandaise. Cette desserte est

(1) - actuellement, Namur dispose de 7 voies à quai de passage, dont la voie 5 est exploitée selon la méthode néerlandaise du "tandem" (deux trains peuvent y être reçus ou expédiés en même temps), et de deux gares latérales, de deux voies chacune, aux deux extrémités est et ouest du bâtiment des voyageurs.

assurée par des automotrices électriques SNCB "Break" série 300.

Il se fait que ce service est notamment fréquenté par des amateurs de drogue, qui profitent de la "tolérance (?)" de nos voisins néerlandais pour s'approvisionner à Maastricht. Cette clientèle n'est vraiment pas de tout repos pour la SNCB et les NS, à telle enseigne que, sous l'angle de la sécurité, les trains IC Liège - Maastricht, sont aujourd'hui considérés comme un des points noirs du réseau SNCB, au même titre que les abords de la gare de Bruxelles-Nord ou que certains trains transportant les remuants supporters de certains clubs de football.

Les désagréments de la desserte voyageurs de la ligne 40 sont aujourd'hui multiples : plaintes de voyageurs "ordinaires", incommodés, voire détroussés, plaintes du personnel en butte aux injures et parfois aux voies de fait, passagers sans billet, seringues usagées abandonnées dans les toilettes ou même dans les compartiments, matériel souillé et abîmé (2)... La situation s'était dégradée à un tel point que certains chefs-gardes s'abstenaient volontairement de contrôler les billets sur le parcours...

La SNCB et les NS se sont récemment concertés pour tenter de résoudre le problème : depuis quelques mois, une équipe de deux chefs-gardes est affectée systématiquement au contrôle de ces trains : le plus souvent une équipe internationale composée d'un chef-garde belge et d'un "conducteur"(3) néerlandais. Une solution originale... D'autre part, la police de la SNCB multiplie les patrouilles sur les trains, tandis que la police néerlandaise surveille notamment les quais de la nouvelle gare de Maastricht - Randwijk, où s'arrêtent les trains IC depuis quelques mois, et qui semble être un lieu de rendez-vous assez prisé de cette clientèle spéciale.

Rappelons que la conduite de ces trains entre Liège et Maastricht est assurée, pour la moitié des prestations, par du personnel des Nederlandse Spoorwegen, et pour le reste, par des conducteurs de la SNCB. Les rames belges circulent à mi-puissance, sous caténaire hollandaise 1500 volts, sur une partie de la section néerlandaise de cette ligne, jusqu'à Maastricht.

Ligne 43 Liège - Rivage - Jemelle

La mise à voie unique définitive de la ligne 43 entre Bomal et Marloie, et l'état d'avancement des interminables travaux d'électrification prévus entre Angleur, Rivage et Marloie, permettent enfin à la SNCB de resserrer les horaires sur la "ligne de l'Ourthe" entre Rivage et Marloie. Il était grand temps, car il fallait endiguer l'hémorragie de voyageurs, mécontents de la desserte de cette ligne une fois toutes les deux heures, et de l'allongement démesuré des temps de par-

(2) - les frais de réparation du matériel abîmé sur cette ligne se monteraient à environ 3.000.000 F par an.

(3) - ainsi nomme-t-on le chef-garde aux NS

cours, dû à des travaux d'électrification parcimonieusement financés, mais aussi mal conçus et mal programmés au niveau local.

Après avoir proposé des horaires tout à fait inadéquats, car ils ne permettaient plus aucune correspondance à Liège-Guillemins, la SNCB est revenue, grosso modo, aux horaires prévus pour 1984. Depuis le 30 septembre 1990, de 4 à 14 minutes sont regagnées par les trains "L" entre Rivage et Marloie, qui retrouvent le cadencement rigide prévu lors de l'application du plan IC-IR.

Néanmoins, les nouveaux horaires ne tiennent aucun compte des travaux en cours dans la tranchée de Sainval, qui dureront pendant tout le service d'hiver, et qui entraînent un service à voie unique permanent entre Angleur et Tilff : or, sur cette section, un croisement des trains est systématiquement prévu. Les trains de la ligne 43 continueront dès lors, à coup sûr, à être en retard...

On notera aussi que la vitesse de référence de la ligne 43, actuellement fixée à 90 km/h entre Angleur et Marloie, n'a pas été relevée à 120 km/h entre Bomal et Marloie, comme la presse régionale n'avait annoncé à grand bruit il y a quelques semaines. Les locomotives de remorque sont toujours de la série 55, l'engagement de locomotives série 62 ne devant pas intervenir, semble-t-il, avant janvier 1991 (4).

Sur la ligne 42, aucune amélioration n'a en revanche été faite aux horaires des trains IR Liège - Luxembourg. La SNCB est toujours empêtrée dans ses problèmes d'exploitation à voie unique du tronçon Aywaille - Trois-Ponts. Chacun regrette le temps pas si lointain de la double voie sur cette ligne : la décision de mise à voie unique prise par le Conseil d'Administration de la SNCB en 1989 s'avère bien inopportune, et sa mise en oeuvre sur le terrain par le District Sud-Est désastreuse pour la régularité des trains... Combien de temps la patience des usagers sera-t-elle encore mise à l'épreuve ?

Ligne 48 - nouvelles de Waimes

Sur la ligne 48, section Waimes - St-Vith, la voie avait été déposée en plusieurs étapes :

- 1.- d'abord, le privé qui était chargé du tronçon allant de St-Vith à Born
- 2.- la SNCB ensuite, qui prit la relève entre Born et Montenau

Par la suite, le privé enleva, à l'aide d'une grue, le pont de Steinbach (Waimes).
 Al'heure actuelle, le tronçon Montenau - Steinbach n'est toujours pas déferré.
 Quant à la section Steinbach - gare de Waimes, elle avait disparu lors de la simplification des voies en gare de Waimes.

(4) - comme annoncé dans trans-Fer n°71, cette modification permettrait l'engagement des locomotives série 55 ainsi libérées sur la relation IR Anvers - Neerpelt, où leur puissance serait bien nécessaire pour remorquer les trains à charge renforcée.

C'était en 1989, peu avant la réouverture de la ligne 45 Trois-Ponts - Wévercé.

(A. Ferrière)

Ligne 52 Anvers - Boom - Puurs

Voilà quelques années déjà que l'indicateur officiel de la SNCB fait figurer l'avis sibyllin suivant en cartouche des horaires de la ligne 52 Anvers - Puurs - Dendermonde : "Les trains entre Puurs et Boom sont provisoirement remplacés par des autobus, qui sont tous accessibles du lundi au vendredi aux voyageurs munis d'un titre de transport SNCB ; les horaires sont affichés dans les gares"(5).

La raison de cette mention, et de l'interruption de toute circulation ferroviaire entre Boom et Puurs, sera sans doute donnée par Jean-Claude Defossé, journaliste à la RTBF, dans un prochain journal télévisé du dimanche soir, dans le cadre de sa "saga des travaux inutiles".

En substance, entre Boom et Puurs, à Ruisbroeck précisément, la ligne de chemin de fer franchissait le canal maritime et le Rupel sur deux ponts levants. En 1980, à la demande de l'administration des voies navigables, le pont ferroviaire sur le canal maritime est démoli, afin d'être remplacé par un autre ouvrage d'art permettant le passage de bateaux de plus fort tonnage. Les travaux de ce nouveau pont furent bien entrepris (chambre de machines, tour d'observation et de levage, pour une valeur de quelque trente six millions de francs). Mais le reste (tablier métallique et équipements électroniques) n'a jamais suivi, pour des raisons que nous n'avons pu élucider... Il semble qu'il n'y ait pas beaucoup d'espoir de voir achever ce travail de génie civil. Aussi, la ligne Anvers - Boom - Dendermonde est aujourd'hui exploitée en navette entre Anvers (Central) et Boom, les jours ouvrables seulement, après avoir fait l'objet de coûteux travaux d'électrification jusqu'à Boom. Ces derniers sont actuellement bien peu rentabilisés, dans la mesure où la SNCB ne peut y faire circuler que du trafic omnibus local : l'offre de trains IR Anvers - Boom - Puurs - Dendermonde n'a jamais pu se concrétiser, et pour cause.

(extraits de l'instant, n° 2, page 66).

Ligne 59 Gand - Anvers

Le service d'hiver, en vigueur à la date du 30 septembre 1990, prévoit une détente générale des temps de parcours des trains IC "E" Ostende - Roosendaal entre Gand-St-Pierre et Anvers-Central. Cette détente, de l'ordre de 2 minutes, est prise en rognant sur la durée des arrêts en gare de Gand et d'Anvers.

(5) - à notre connaissance, il s'agit là des derniers "autobus de substitution" de la SNCB, sur lesquels les billets SNCB ordinaires sont encore valables.

Ligne 75 - on a roulé à 218 km/h entre Courtrai et Deinze

Ainsi que nous le laissons entendre en page 11 de notre n°69, la SNCB a procédé en mai dernier à des essais à "grande vitesse".

Dans le cadre de ces essais, la vitesse record (sur le réseau belge) de 218 km/h a été atteinte au cours d'une marche d'essais entre Courtrai et Deinze le 16 mai dernier. Le précédent record de la SNCB, 206 km/h, avait été établi au cours d'essais effectués sur la ligne 50 entre Landegem et Aalter en juin 1969.

La rame détentrice du nouveau record était composée de la locomotive polycourant 1805, d'une voiture de mesure et de deux voitures SNCB I10.

L'objet de ces essais était de préparer les futures circulations du TGV en Belgique sous courant continu. Certes, la tension d'alimentation des lignes à créer entre la frontière française et Hal, et entre Louvain et la frontière allemande notamment, sera du courant alternatif 25 kV 50 Hz, comme sur le réseau TGV français. Par contre, sur les sections "classiques" réaménagées (entre Hal et Bruxelles, Bruxelles et Louvain, ou vers les Pays-Bas), le TGV captera bien entendu le 3 kV continu actuel, mais à des vitesses élevées (160, voire 200 km/h sur certaines sections). Cette dernière vitesse n'étant pas courante en Belgique, le Département "M" de la SNCB a voulu vérifier la captation du courant à l'occasion, aussi bien du côté de la caténaire "classique", que de celui du pantographe. Voilà la raison de la campagne d'essais qui s'est déroulée entre le 14 et le 19 mai sur la ligne 75 entre Courtrai et Deinze, la seule du réseau à être parcourue à 160 km/h par des trains IC du service régulier (6).

(d'après "C'est-à-dire", mensuel interne SNCB)

Lignes 86 Gand - Audenarde - Renaix et 89 Denderleeuw - Courtrai

Le service d'hiver, en vigueur à la date du 30 septembre 1990, prévoit une légère adaptation des horaires des trains L Gand-Renaix, L et P Zottegem - Audenarde - Courtrai. Cette adaptation (qui permet une légère accélération de ces trains), est motivée par l'état d'avancement des gigantesques travaux d'exhaussement de la gare d'Audenarde et de ses abords, en cours depuis plusieurs années.

(6) - la ligne 75 entre Mouscron, Herseaux et la bifurcation de Froyennes, près de Tournai, est aussi apte à cette vitesse, mais le matériel actuellement engagé (rames réversibles M4) sur cette ligne ne peut la pratiquer...

**Ligne 94 section Froyennes -
frontière française - Lille :
Les travaux d'électrification
ont enfin commencé...**

Objet de controverse entre autorités belges et françaises pendant plus de 5 ans, l'électrification de cette section de ligne a enfin été décidée, et les travaux préparatoires viennent de commencer.

Cette électrification se justifie pleinement par l'ouverture, en 1933, du tunnel sous la Manche. à cette date, en effet, la France disposera d'une ligne TGV entre le portail français du tunnel, et la frontière belge. Côté belge, hélas, les travaux de construction de la ligne nouvelle prévue entre la frontière et Hal seront loin d'être terminés. Les services TGV Londres - Lille - Bruxelles seront dès lors forcés d'emprunter le réseau classique au nord de Lille, en attendant la fin des travaux sur territoire belge, en 1995 si tout va bien...

Les TGV "transmanche" emprunteront donc la ligne 94 entre Lille, Tournai et Bruxelles, en attendant mieux...(7) Une consécration pour cette artère, longtemps "oubliée" dans les projets de modernisation de la SNCB.

La ligne 94 étant électrifiée de la bifurcation de Froyennes (à 4 km au sud de Tournai) et Bruxelles, il s'agit de combler au plus vite le hiatus entre ce point singulier et Lille. Les travaux ont donc commencé : le contrat pour la pose de la caténaire sera conclu vers le mois de juin 1991.

Cette électrification, qui doit par ailleurs résoudre le problème du passage du courant 3000 V continu belge, et 25000 V alternatif français, sans doute résolu par une jonction de pleine voie avec section neutre, représentera un investissement de 280 millions de FB sur territoire belge.

Pour que cette électrification ait tout son sens, il conviendrait que la ligne 94 puisse être parcourue de bout en bout, entre Lille et Lembeek, près de Bruxelles, à une vitesse de 160 km/h. Pour la vitesse de référence, des problèmes de dernière minute ont cependant surgi côté SNCF, qui renâclerait à l'idée de consentir un investissement supplémentaire de 200 millions de F côté français uniquement pour le relèvement de la vitesse des trains. La SNCF prétend que cette dépense est trop considérable pour les quelques minutes que les trains pourraient ainsi gagner. Des contacts seraient pris entre les Ministres des Communications belges et français afin d'essayer de résoudre le problème. Faudra-t-il que la SNCB finance une partie des travaux côté français pour que les TGV Londres - Bruxelles ne se traînent pas de Lille à Baisieux en attendant l'ouverture de la ligne nouvelle ?

(7) - rappelons que la desserte Paris - Bruxelles serait assurée, sous la forme actuelle, et par des rames "classiques" jusqu'au mois de mai 1995, date à laquelle la SNCF et la SNCB devraient disposer d'une ligne nouvelle de bout en bout entre la banlieue parisienne et Hal.

Ligne 96 - un nouveau service "L" entre Soignies - Mons et Quévy

Sur cette ligne, le trafic "omnibus" cadencé avait été supprimé entre Mons et Quévy en 1984, au moment de l'application du plan IC-IR. A part, bien entendu les trains internationaux du trafic belgo-français, la ligne Mons - Quévy avait néanmoins conservé une douzaine de trains omnibus "p" dans chaque sens, aux heures de pointe, pour desservir les gares de Cuesmes, Frameries, Genly et Quévy.

Cette situation, largement contestée dans la région, est radicalement modifiée depuis le 1er octobre 1990.

Désormais, la ligne Mons - Quévy retrouve un train "L" cadencé, à toute heure du jour, du lundi au vendredi. En fait, la SNCB met en marche un nouveau service navette Soignies - Quévy. Une fois par heure, une automotrice électrique quitte Soignies à l'heure '23, dessert Neufville, Masnuy-St-Pierre et Jurbise, puis atteint Mons sous le régime "direct" (arrivée heure '43, départ '47), pour rejoindre Quévy sous régime omnibus (arrivée à l'heure '02). En sens inverse, le départ de Quévy a lieu à l'heure '36, pour une arrivée à Soignies à l'heure '13.

A Mons, des correspondances aisées seront ainsi possible vers Tournai (train IR), Bruxelles... et même l'aéroport (train IC) et Charleroi (trains IR et IC).

La SNCB a cherché un impact maximal pour assurer le succès de ce nouveau service : inauguration le 29 septembre avec le concours du "chemin de fer touristique borain", gratuité du parcours sur la nouvelle navette entre Quévy et Soignies les 1er et 2 octobre.

La SNCB sort ainsi tout doucement du "dogmatisme" qui avait présidé à l'instauration du plan "IC-IR" de 1984, et se rend compte que certaines de ses lignes de chemin de fer peuvent être mieux valorisées grâce au trafic omnibus régional que le plan IC-IR avait hâtivement réduit à sa portion congrue. Il faut s'en réjouir... A quand une nouvelle conception des services omnibus au sud du sillon Sambre-et-Meuse ?

Evolution du réseau (publications officielles)

* Ligne 48 - mise hors exploitation d'un tronçon (8)
Par arrêté royal du 15 mai 1990 (Moniteur Belge du 06/07/90), la SNCB est autorisée à procéder à la mise hors exploitation du tronçon de la ligne 48 Raeren (exclu) - Sourbrodt (exclu) entre les BK 19880 et 58800.

(8) - cet arrêté royal permet en fait l'exploitation touristique de ce tronçon de ligne par l'asbl Vennbahn, qui met en circulation des trains Eupen - Bullange tous les dimanches de la belle saison.

* Ligne 127 - Landen-statte - mise à ciel ouvert du tunnel de Huccorgne

Un arrêté royal du 31 juillet 1990 (Moniteur Belge du 11.10.90) décrète d'utilité publique la mise à ciel ouvert du tunnel de Huccorgne, du km 25.892 au km 25.962, sur la ligne 127 Landen - Statte et autorise, à défaut de cession amiable, l'expropriation des propriétés nécessaires à l'exécution des travaux, selon la procédure d'extrême urgence, prévue par la loi du 26 juillet 1962, modifiée par la loi du 7 juillet 1978.

* Ligne 136A - tronçon Florennes-Central - Ermeton-sur-Biert

Par arrêté royal du 31 juillet 1990 (Moniteur Belge du 11.10.90) :

- l'arrêté royal A2/06536/136BX du 21 août 1986 autorisant la SNCB à procéder au démontage des voies de la ligne 136 tronçon bifurcation St-Lambert - Florennes-Central, entre les km 7,478 et 14,635, y compris toutes les voies en gare de Florennes-Central et l'appareil de voies à la bifurcation St-Lambert, donnant accès à la ligne 132 et 136A, tronçon Florennes-Central - bifurcation Ermeton-sur-Biert, entre les km 0,000 et 10,247 est abrogé en ce qui concerne le tronçon de la ligne 136A tronçon Florennes-Central - bifurcation Ermeton-sur-Biert, entre les km 0,000 et 10,247.

_ la SNCB est autorisée à procéder à la mise hors exploitation définitive du tronçon Florennes-Central - Ermeton-sur-Biert, de la ligne 136A, entre les km 0,000 et 10,247.

* Ligne 154 - tronçon Dinant - Givet ; mise hors exploitation temporaire (9)

Par arrêté royal du 12 juin 1990 (Moniteur Belge du 12/7/90), la SNCB est autorisée à procéder à la mise hors exploitation temporaire du tronçon Dinant - Givet de la ligne 154, à partir de la BK 90,500 (bifurcation Neffe) jusqu'à la BK 107,962 (frontière française)

* Ligne 203 - démontage d'un tronçon

Par arrêté royal du 27 juin 1990 (Moniteur Belge du 7 août 1990), la SNCB est autorisée à démonter le tronçon Wondelgem - Wondelgem (canal) de la ligne 203.

* Ligne 279 - démontage d'un tronçon

Par arrêté royal du 27 juin 1990 (Moniteur Belge du 05.10.90), la SNCB est autorisée à démonter le tronçon bifurcation Keizerstraat - Harelbeke de la ligne 279.

* Ligne 281 Piéton - Anderlues - démontage des voies

Par arrêté royal du 12 juin 1990 (Moniteur Belge du 12/7/90), la SNCB est autorisée à procéder au démontage des voies de la ligne 281 tronçon Piéton - Anderlues, entre Piéton (BK 0,901) et Anderlues (BK 4,825).

*** ligne 43 : mise à voie unique ***

La voie B a été mise hors service entre Marenne et Bomal le 27/9/90 à 8h15. La voie B a été mise hors service entre Mar-loie et Marenne le 28/9/90 à 23h55. Le nouveau PSS, avec indication de la voie unique ainsi créée, est daté du 27/9/90.

(9) - cet arrêté royal permet en fait l'exploitation touristique de ce tronçon de ligne par le CFV3V asbl.

Restructuration tarifaire favorable à l'usager à la SNCB ?

Le Conseil d'Administration de la SNCB vient de proposer à l'autorité de tutelle une nouvelle structure tarifaire pour le transport des voyageurs, à mettre en application le 1er janvier 1991. Celle-ci était à l'étude depuis quelques mois. En voici les axes principaux.

Billets à l'unité

1.- Chaque billet délivré à l'unité, qu'il soit à prix plein et à réduction, est actuellement frappé d'une taxe forfaitaire de "prise en charge" de 24F. Cette taxe, qui grevait surtout le prix des billets sur courte distance, serait réduite à 19F.

2.- Un billet d'un nouveau type serait créé : d'un prix forfaitaire fixé actuellement à 35F, aligné sur celui des autobus et trams urbains, il permettra d'effectuer n'importe quel déplacement à l'intérieur des 22 entités suivantes : Bruxelles (agglomération), Anvers, Malines, Louvain, La Louvière, Mons, Mouscron, Hasselt, Liège, Verviers, Huy, Namur, Charleroi, Nivelles, Marche, Gand, Bruges, Alost, Denderleeuw, Hal, Knokke et Termonde.

3.- En outre, il y n'y aura plus qu'un point de tarification au départ et à l'arrivée de chacune de ces 22 entités (par exemple, on paierait désormais le même prix pour aller de Fleuries à Charleroi Ouest ou Sud).

4.- En compensation de ces mesures, le prix "kilométrique" des billets et abonnements serait "adapté" (une augmentation modulée des tarifs de l'ordre de 6 ou 7 % est prévisible en 1991). Par le jeu des diverses mesures ci-avant, les voyageurs circulant sur une distance inférieure à 30 km bénéficieront en fait d'une substantielle réduction. Pour les autres, la hausse du prix du kilomètre/train se ferait par paliers, entre 31 et 50 km, puis entre 51 et 150 km. Ainsi, un billet à l'unité pour une distance à parcourir de 185 km, passerait de 520 à 570F, ce que la SNCB estime "raisonnable".

5.- Toujours pour la délivrance des billets à l'unité, on va procéder à une simplification des systèmes de réduction ; le nombre des catégories d'ayant-droits, qui est à ce jour de ... 51, sera ramené à 13. En outre, la réduction sera appliquée désormais à la totalité du prix, et non plus au prix kilométrique, sous déduction de la taxe de prise en charge de 24F, comme c'est le cas actuellement.

Ces mesures touchant le billet à l'unité ont un objectif clair : être plus compétitif au niveau des prix pour les courtes distances (de moins de 30 kilomètres), où la SNCB est actuellement beaucoup plus chère que les autres sociétés de transport en commun, ou que la voiture individuelle, en cas de déplacements familiaux par exemple.

Abonnements

La SNCB aimerait fusionner les abonnements ordinaires (où l'utilisateur paie la totalité du prix) et sociaux (où l'employeur de l'utilisateur prend en charge une partie du coût de l'abonnement, si ses revenus n'excèdent pas 675.000F par an) en un seul système de "cartes-trains". Cette fusion ferait baisser le prix des anciens abonnements ordinaires, mais augmenter celui des anciens abonnements sociaux. Pour compenser cette hausse, la SNCB compte demander aux entreprises une augmentation de la part du prix de l'abonnement supportée par l'employeur, et au gouvernement de favoriser, par des déductions fiscales, à la fois dans le chef des entreprises que dans le chef des usagers, l'achat de ce type d'abonnement.

La politique de la SNCB est claire : reconquérir des parts de marché, et offrir une image de marque attrayante au moment où les événements internationaux, l'engorgement du trafic routier et les problèmes liés à l'insécurité routière mettent une nouvelle fois en lumière les économies d'énergie, et la nécessité de promouvoir les transports en commun.

Mais toute décision concernant la révision des tarifs reste du ressort du gouvernement, qui a d'autres préoccupations, comme l'incidence de toute augmentation des transports en commun sur l'inflation. Le Ministre des Communications, Jean-Luc Dehaene, reste donc maître du jeu, ce qui en dit long sur la liberté qu'il dit garantir à la SNCB dans sa gestion...

Demande de renseignements

Le GTF asbl recherche :

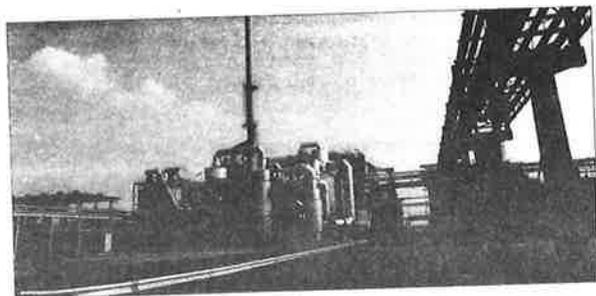
- un plan de voies de la gare de JUMET - BRULOTTE, à n'importe quelle époque.
- une bonne photographie de la motrice BN vicinale triple n° 6000 (il s'agit du PREMIER prototype de motrice triple, en livrée vicinale orange/ crème, et non du second, la 6102, qui circule encore aujourd'hui).

Ces documents seront reçus avec reconnaissance au GTF asbl, service de Trans-Fer, BP 191, 4000 Liège 1. Retour garanti à l'expéditeur après copie du document. D'avance, merci.

Agenda

18 novembre 1990 : grande bourse d'échange ferroviaire à Malmédy, de 10 à 16h, dans la salle de l'ancienne abbaye, à côté de la cathédrale. Renseignements : J.J. Chauveheid, hê de la Bruyère, 4960 MALMEDY.

Le courant passe ¹⁴



Le zinc est souvent associé chez nous à la société des Mines et Fonderies de Zinc de la Vieille-Montagne" mieux connue sous l'appellation plus simple de "Vieille-Montagne". Il est vrai que cette société a vu le jour presque en même temps que la Belgique, dans la région liégeoise, à Angleur où se trouve d'ailleurs son siège central. Belge de naissance, la Vieille-Montagne débordait aujourd'hui de nos frontières, essentiellement en France, en Allemagne et en Suède ainsi que, dans une moindre mesure, dans d'autres pays européens ou nord-africains.

Du brut au pur

Le siège de Balen-Wezel, près de Mol, date de 1889 et s'étend sur près de 400 hectares le long de la voie ferrée Anvers - Hamont. Le canal de Campine dessert lui aussi ce vaste domaine industriel par où sont importés via la Métropole une partie des minerais d'outre-mer. Plus de 800 personnes y travaillent.

Deux activités majeures sont concentrées à Balen-Wezel:

- la désulfuration du minerai de zinc conjuguée à la production d'acide sulfurique;
- la production proprement dite de zinc par voie d'électrolyse.

Les résidus de ces activités - le plomb, le cuivre, l'argent, l'or, le cadmium, le mercure, le thallium, le cobalt, ... - sont également traités sur le site. Le résultat: près de 190.000 tonnes de zinc et une pureté de 99,995 % !

L'électricité joue un rôle essentiel dans le long processus de purification du minerai. Pour améliorer le rendement des installations, Vieille-Montagne a décidé de remplacer 5 petits transformateurs par une seule unité procurant un maximum de 110.000 ampères sous 500 volts, soit une puissance de 55 mégavoltampères. A lui seul, le nouveau transfo fournira 70 % de toute l'électricité nécessaire à la production du zinc par électrolyse.

La société "Vieille-Montagne" passe ainsi commande auprès de la "Fa SIEMENS TRAFOWERK" de Nuremberg et fait appel au savoir-faire des chemins de fer allemands et belges pour amener chez elle cette masse impressionnante par ses dimensions et par son poids colossal de 152 tonnes.

En Belgique, c'est le service "transports exceptionnels" qui étudie la faisabilité d'un tel transport. Au terme de l'étude

et après concertation, le client opte pour le chemin de fer. A ce stade, un itinéraire précis avec horaire est établi, et un second mis en réserve... pour toute éventualité.

Catégorie super lourd

A son entrée en Belgique à Raeren, le convoi subit encore une visite technique obligatoire effectuée par les services techniques; sa progression sera étroitement surveillée pour un maximum de sécurité.

Accouplé à 2 wagons-allonge, le wagon porteur en impose: il mesure plus de 37 mètres de long, pèse à vide 102,2 tonnes et ne compte pas moins de 16 essieux ! Chargé, son poids atteint ici 254,2 tonnes soit 6 tonnes/essieu et 6,88 tonnes/mètre.

Aussi, certains points de passage, tels le viaduc de Montzen à Moresnet, d'une longueur de plus de 1 kilomètre, et le pont sur la Meuse à Visé, sont d'emblée écartés. La traversée de Welkenraedt est exclue: les marquises de la gare seraient arrachées. Bien que la vitesse du train soit limitée à 60 km/heure, il devient encore nécessaire de la réduire à plusieurs endroits, par exemple pour le franchissement du viaduc de Hammersbrücke ou le passage dans les gares. Et afin d'éviter tout désagrément aux usagers des trains de voyageurs, une partie du transport se déroule de nuit.

Le courant passe

Le transformateur est à destination, comme convenu, au début du mois d'avril. Dès l'automne, il sera opérationnel, fournissant 24 heures sur 24 et 365 jours par an, l'énergie nécessaire au traitement de quelque 385.000 tonnes de minerais bientôt transportées exclusivement par la SNCB, soit une moyenne journalière d'un train et demi déchargé à la cadence de 600 tonnes/heure. Un témoignage supplémentaire de confiance dont nous sommes fiers.



Adresse postale : BP 191, B-4000 Liège 1.

Toutes les éditions de ce catalogue sont disponibles selon le mode de commande suivant :

* si vous habitez la Belgique : par versement préalable de la somme correspondante au compte 240-0380489-59 de GTF asbl - Editions, BP 191, 4000 Liège 1.

* pour les autres pays : par versement préalable à notre CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl - B-4000 Liège. Vous pouvez aussi nous envoyer un Eurochèque garanti (montant maximum 7000BEF) à l'exclusion de toute autre forme de chèque, ou un mandat postal international à l'ordre de GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1. Vous pouvez aussi écrire à notre adresse postale en communiquant le détail de votre commande et en autorisant le débit de votre carte de crédit VISA ou EUROCARD dont vous spécifiez le n° et la date d'expiration. Votre signature est indispensable à côté du montant de la commande.

Spécifiez bien votre commande sur votre titre de paiement.

L'envoi d'une lettre de confirmation de commande est inutile. le délai d'expédition de nos commandes en Belgique est d'environ 1 mois : celles-ci sont soigneusement emballées par nos soins. En cas d'avarie à l'arrivée, contactez d'abord les services postaux ; merci.

Dans ce catalogue, les prix sont libellés en francs belges (abréviation : BEF).

C A R T O G R A P H I E

Carte des voies ferrées de Belgique par G. Close

Carte murale 800x1000mm reprenant l'ensemble des lignes ferrées SNCB et SNCV existant ou ayant existé en Belgique, à voie normale ou étroite. Pour la SNCB, la carte distingue les lignes existantes, à simple ou double voie, électrifiées ou non, hors service ou démontées. Pour la SNCV, les lignes sont simplement tracées. En cartouche, agrandissement des lignes du Centre et du Borinage.

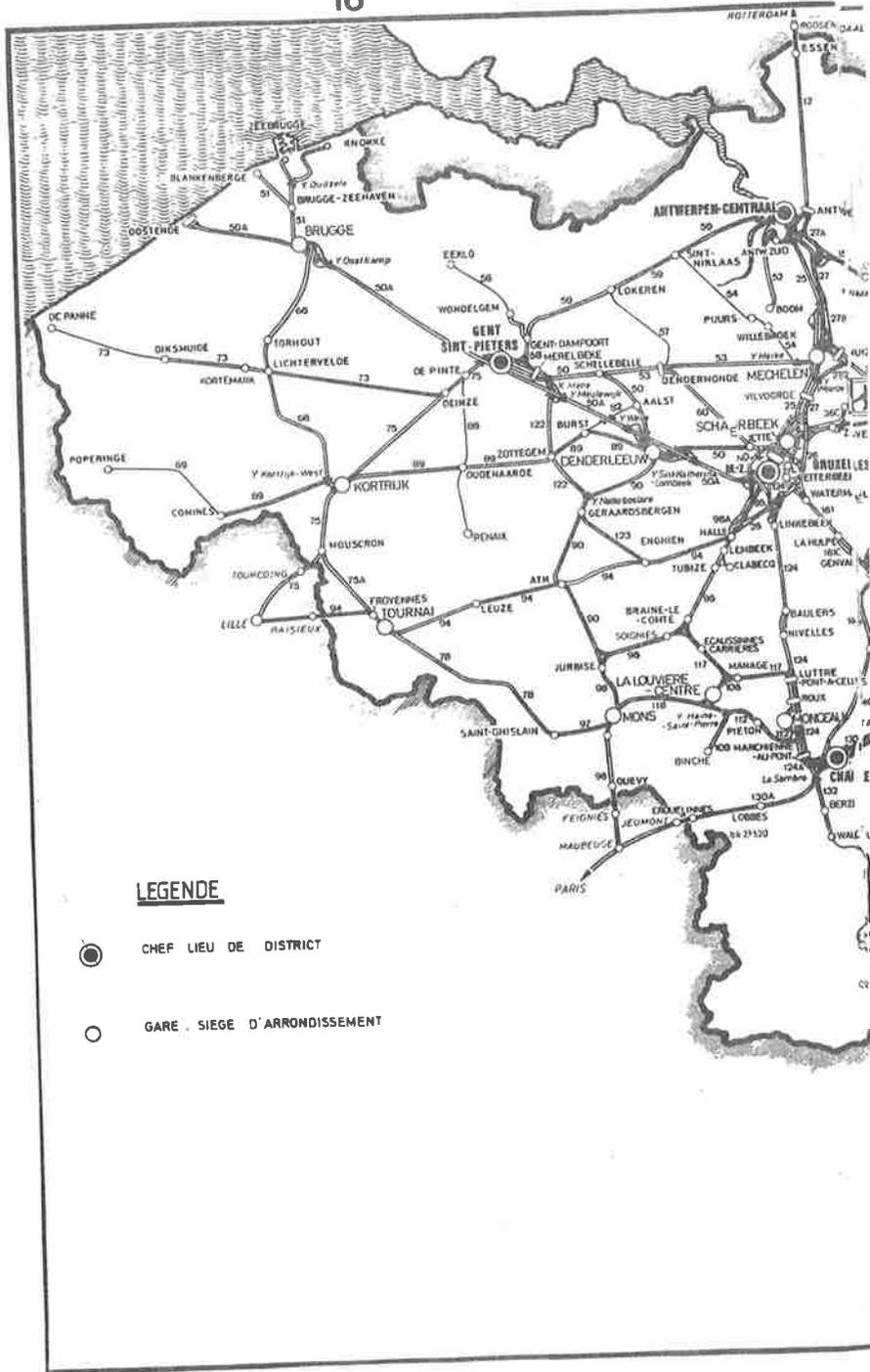
Impression offset 1 face, avec cadre et repaires permettant la recherche aisée d'une station. Echelle : 1 cm = 3 km.

La carte est livrée avec 4 dépliant annexes :

N° 1 : répertoire alphabétique des stations, haltes et points d'arrêt SNCB avec code télégraphique ancien et nouveau. Ce répertoire fait office d'index de repérage pour la carte.

N° 2 : régime d'exploitation des lignes SNCB et description du réseau SNCV.

N° 3 : nederlandse tekst, errata et mise à jour au 31/1/79. traduction allemande ou anglaise sur demande.



version roulée sous tube carton :

envoi en Belgique : 260 BEF + 40 BEF (envoi) = 300 BEF

envoi à l'étranger : 260 BEF + 70 BEF (envoi) = 330 BEF.

Spécifiquement pour cet article, nous n'acceptons aucune réclamation liée à l'expédition postale (risques de détérioration du tube carton). Nous vous conseillons d'acheter cet article à l'une des adresses indiquées en page 8.

Carte du réseau ferré des Fagnes Belges

Carte format 75 x 75 cm des lignes Eupen- Sourbrodt - Wévercé - Trois - Ponts, Raeren - Walheim, Wévercé - Losheimergraben, avec indication des bornes kilométriques, tunnels, pentes, rayons de courbure, identification des passages à niveau et ouvrages d'art...

prix : version pliée au format A4

envoi dans tous pays : 160 BEF + 40 BEF (envoi) = 200 BEF

L I B R A I R I E

Les tramways au Pays de Liège

tome 1 : les tramways urbains (ouvrage épuisé)

tome 2 : les tramways vicinaux de la province de Liège

Luxeux ouvrage format 310 x 297 mm contenant 400 pages, avec plus de 750 photos, plans, schémas, huit pages en quadrichromie, jaquette en quadrichromie. Reliure pleine toile.

Synthèse historique et technique de toutes les lignes de chemin de fer vicinales de la Province de Liège.

Au sommaire : les lignes à voie normale (Pouleur - Trooz et Dolhain - Eupen), les lignes de Hesbaye, du Condroz, le vicinal à Liège, les lignes d'Andenne, Vielsalm - Lierneux, Comblain - Manhay, les lignes de l'Est (Verviers - Spa et le réseau d' Eupen), l'infrastructure et l'énergie, le matériel roulant thermique et électrique...

Expédition automatique par recommandé sous boîte anti-chocs.

prix : 2700 BEF + envoi en Belgique 220 BEF = 2920 BEF

+ envoi à l'étranger 300 BEF = 3000 BEF

Cinquante ans de transport voyageurs à la SNCB

(en collaboration avec l'ARBAC)

Ouvrage en 2 volumes, format A4 (210x297mm), papier couché satiné 100 gr, reliure solide au fil de lin, couverture en 2 couleurs.

tome 1 par W. PYPEN (320 pages, 350 photos et dessins)
étude des étapes de l'évolution du matériel voyageurs de 1926 à nos jours, morphologie de la voiture à voyageurs, étude historique de nos grandes entreprises de construction ferroviaire, étude comparative des grandes familles de voitures de tout type, perspectives d'avenir.

tome 2 par G. CLOSE & M. THIRY (450 pages, 500 photos, 220 plans)

Vaste encyclopédie iconographique et descriptive de tout le matériel métallique à bogies de la SNCB : étude du marquage des véhicules, analyse des versions diverses de voitures, étude de chaque modèle de voiture, étude des bogies, index général des numéros de voitures...

Les deux volumes forment un ensemble indissociable. Le tome 1 est disponible en version française ou néerlandaise au choix (à préciser à la commande). Le tome 2 est bilingue. Un encart anglais-allemand peut être fourni hors Benelux.

prix : envoi en Belgique :
 ordinaire : 2750BEF + 220BEF (port) = 2970 BEF
 recommandé : 2750BEF + 360BEF (port) = 3110 BEF
 envoi à l'étranger :
 recommandé : 2750BEF + 510BEF (port) = 3260 BEF.

Le rail passe par Liège, du remorqueur au TGV

Ouvrage de 168 pages format A4, illustré de 220 photos et plans, avec couverture en quadrichromie, publié à l'occasion du 150e anniversaire de l'arrivée du chemin de fer en pays liégeois. Au sommaire : le chemin de fer, facteur de développement de la région liégeoise depuis 1838 par M. Lambou; les lignes ferrées liégeoises concurrentes des plans inclinés d'Ans par R. Marganne ; panorama de l'exploitation en traction vapeur des lignes Bruxelles - Liège - Aix-la-Chapelle par R. Huysman ; trente ans de traction des trains sur le groupe de Liège de la SNCB par M. Van Ussel ; aperçu des automotrices électriques de la SNCB : un bond technologique de cinquante ans, par P. Van Geel ; l'importance du rail en région liégeoise aujourd'hui et demain par J. Cornet, directeur général adjoint de la SNCB ; Liège-Guillemins, le TGV de l'Europe entre en gare, par le Baron P. Clerdent, sénateur.

versions disponibles :

version BROCHÉE :

envoi en Belgique : 1140BEF + 90BEF (port) = 1230 BEF
 envoi à l'étranger : 1140BEF + 160BEF (port) = 1300 BEF

version de luxe, RELIÉE pleine toile bleue, dorée à l'or fin, avec jaquette illustrée en quadrichromie, envoi recommandé :

envoi en Belgique : 1800BEF + 180BEF (port) = 1980 BEF
 envoi à l'étranger : 1800BEF + 300BEF (port) = 2100 BEF.

Histoire du chemin de fer de Landen à Statte [NOUVEAUTE]

Il y a quelque 115 ans était mise en service la ligne de chemin de fer Landen - Hannut - Statte (près de Huy).

Deux auteurs, Didier Funken et Christian Lambry, se sont mis en tête d'écrire l'histoire de cette artère qui traversait la Hesbaye : une page d'histoire d'une société de transport, mais aussi une tranche d'histoire locale de la Hesbaye.

Une première section du livre évoque chronologiquement tous les aspects de la vie de cette ligne, depuis les palabres

qui ont présidé à sa création jusqu'à sa mise hors service, intervenue ces dernières années. Une seconde section passe en revue toutes les gares, haltes et points d'arrêt ayant jalonné la ligne : pour chacun, de nombreux témoignages historiques sont rassemblés sur la gare, son exploitation, sa raison d'exister, avec le cas échéant plans de voie et photos d'ambiance du chemin de fer inséré dans la vie locale.

Le tout est très abondamment illustré de 150 cartes-vues anciennes et autres photos de toute époque, la plupart du temps inédites, évoquant souvent en grand format la Hesbaye de jadis et d'aujourd'hui.

De présentation luxueuse, l'ouvrage compte 144 pages au format 210 x 210 mm, sur papier couché glacé 115 gr/m² avec reliure cousue fil de lin.

Prix: envoi en Belgique : 750 BEF (+ 70 BEF envoi sous enveloppe matelassée anti-chocs), soit 820 BEF.
 envoi à l'étranger : 750 BEF (+ 130 BEF envoi sous enveloppe matelassée anti-chocs), soit 880 BEF.

T R A N S - F E R

Revue périodique de notre Association, envoyée gratuitement et trimestriellement à tous nos membres.

Numéros hors abonnement parus et encore disponibles

FRAIS D'ENVOI A AJOUTER A CHAQUE TRANS-FER COMMANDE

repérage	envoi en Belgique	envoi à l'étranger
trans-fer marqué (*)	15BEF	50BEF
trans-fer marqué (**)	20BEF	50BEF
trans-fer marqué (***)	30BEF	75BEF

Trans-Fer spécial n°1 - 136 pages, 100 photos et plans
 8 articles : la locomotive à vapeur, son évolution et ses possibilités inexploitées par A. PAIX ; contribution à l'histoire de la Vennbahn par R. MARGANNE ; Signeulx-Gorcy, un raccordement industriel international par R. MARGANNE ; une station centrale de chemin de fer en Avroy à Liège par M. Lambou ; ainsi vint le trolleybus, ou l'histoire de la première ligne de trolleybus de Liège par E. Fellingue ; le block 45 de Liège-Guillemins, une technologie moderne au service de la SNCB, par P. Auguste ; une ligne nouvelle à la SNCB : Ottignies - Louvain-la-Neuve, par R. Marganne ; de nouvelles voitures internationales à la SNCB, par R. Marganne.

ouvrage épuisé

Trans-Fer spécial n°2 - 118 pages, 110 photos et plans
 Monographie historique complète sur la ligne SNCB Charleroi - Mariembourg - Vireux-Molhain et ses antennes vers Thuillies,

Laneffe, Florennes, Ermeton-sur-Biert, Couvin, par R. Marganne. Présentation du chemin de fer à vapeur des 3 vallées avec catalogue descriptif de tout le matériel roulant par J.M. Warzée.

prix : 300 BEF + port (**)

Trans-Fer spécial n°3 - 250 pages, 200 photos et plans
10 articles : le chemin de fer dans le Canton de St-Vith, par R. Marganne ; le déclin des lignes ferrées de Clabecq par Ph. Janssens ; chronique de la gare de Liège-Longdoz, par F. Braive ; derniers panaches aux portes d'un musée ferroviaire, histoire d'une occasion manquée, Tournai 1971-1981, par F. Lemaire ; le chemin de fer militaire à voie de 60 cm. Elsenborn-Sourbrodt par R. Marganne ; le matériel standard tramway au Littoral belge par P. Auguste ; la motrice électrique n°1 des RELSE par J. Renard ; trams du Namurois par A. De Preter et J. Fivet ; aspects ferroviaires de Couvin.

prix : 425 BEF + port (***)

Trans-Fer spécial n°4 [NOUVEAUTE]

"Trains en liberté de La Panne à Losheimergraben"

Les voyages en train spécial organisés par le GTF asbl en 1989 sont le fil conducteur de cet album, qui présente une étude technique complète et abondamment illustrée des lignes que nous avons parcourues en 1989. Au sommaire : la région de Bastogne (avec étude de la ligne 163 Gouvy - Libramont), les lignes ferrées oubliées du Borinage et du Valenciennois, le Haute-Meuse Express (avec étude complète de la ligne 154 Dinant - Givet), les lignes du Courtrais et de la région de La Panne-Dunkerque, le Fagnard (étude de la situation actuelle des lignes des Cantons de l'Est).

Nouveau format 21x27,5 cm, 56 pages, 87 photos.

prix : 450 BEF + port (***)

Trans-Fer hors série (études thématiques régionales)

Tous les chemins mènent à Anvers

Histoire des lignes Anvers-Louvain par Aarschot, Anvers-Boom, Anvers-St-Nicolas-Gand-St-Pierre, Bruxelles-Termonde-Lokeren. Présentation des automotrices Break de la SNCB.
50 pages, 10 illustrations, broché.

ouvrage épuisé

Le pays de Herve en train tram et trolleybus

Histoire complète de la ligne ferrée Liège-Battice-Plombières/Montzen. Evocation des transports en commun à Bois-de-Breux ; histoire de la ligne de tram n°10 Liège-Fléron et de la ligne de trolleybus qui lui a succédé. Description du trolleybus T54 FN en service sur cette défunte ligne.
84 pages, 56 photos et plans, broché.

ouvrage épuisé

Musée des transports en commun du pays de Liège

Présentation de ce musée liégeois et étude historique et technique des véhicules qui y sont exposés.
84 pages papier glacé, 70 photos, couverture bi-chrome, relié

prix : 250 BEF + port (**)

Le rail en Gaume

Monographie historique sur les lignes ferrées de la région de Bertrix, Virton, Athus, par R. Marganne. Au sommaire : Bertrix-Muno-Carignan, une relation internationale bien éphémère ; Virton-Lamorteau-Montmédy, une liaison internationale par la vallée du Ton ; Signeulx-Gorcy, un raccordement industriel international ; les activités de la remise à locomotives de Latour ; le noeud ferroviaire d'Athus ; un avenir pour le rail en Gaume
104 pages papier glacé, 70 illustrations, couverture bi-chrome, relié.

ouvrage épuisé

Aspects ferroviaires du pays de Charleroi

Histoire complète de la ligne de chemin de fer Charleroi - Fleurus - Ottignies et de la ligne SNCV aujourd'hui disparue Charleroi - Gosselies - Souvret - Fontaine l'Evêque. Evocation du Command Car de l'US ARMY et de ses déplacements en Belgique.
120 pages, couverture quadrichrome, 5 photos couleurs et 100 autres en noir-et-blanc.

prix : 390 BEF + port (**)

Le chemin de fer de l'Ourthe et de l'Amblève

Histoire complète des lignes SNCB n° 42 Rivage - Trois-Ponts - Gouvy - frontière luxembourgeoise, dite "ligne de l'Amblève" et n° 43 Angleur - Rivage - Marloie (Jemelle), dite "ligne de l'Ourthe. Genèse et construction de ces deux artères ferroviaires, exploitation aux différentes époques, situation actuelle et perspectives d'avenir.
64 pages papier glacé, 60 illustrations, couverture bi-chrome, broché.

prix : 250 BEF + port (**)

Le Fagnard - histoire d'une ligne internationale -Trois-Ponts - Wévercé - Jünkerath

Histoire complète de la ligne Trois-Ponts - Malmédy - Waimes - Losheimergraben - Jünkerath ; situation actuelle et perspectives d'avenir.
40 pages, 30 illustrations, broché

prix : 100 BEF + port (*)

Dossier TGV

Un dossier complet et officiel sur toute la problématique du TGV en Belgique, les décisions politiques qui ont été prises, le tracé détaillé, les infrastructures, le matériel et les coûts

68 pages, broché

prix : 100 BEF + port (*)

L'Athus-Meuse (situation actuelle & perspectives d'avenir)

[NOUVEAUTE]

situation actuelle de la célèbre "ligne des minerais" joignant Athus et le grand-duché de Luxembourg d'une part, et la vallée de la Meuse d'autre part, via Virton, Bertrix, Beauraing et Dinant. Perspectives d'avenir de cette grande artère dont le sort n'est pas clair à ce jour.

40 pages, plans schématiques de toute la ligne, 18 photos

prix : 100 BEF + port (*)

I C O N O G R A P H I E

Colis-cadeau

1 exemplaire de toutes les séries de cartes-vues publiées par notre Association, soit les séries suivantes :

Cartes-vues série 52 Tramways Belges
8 sujets SNCV, 1 sujet RELSE et 3 sujets chemins de fer touristiques

Cartes-vues série 53 Chemins de fer belges
9 sujets SNCB, 3 sujets chemins de fer touristiques

Cartes-vues série 54 Le rail dans la région du Centre
12 sujets, évoquant lignes de chemin de fer et de tram de la région de La Louvière - Manage

Cartes-vues série 55 Aspects du rail belge
6 sujets SNCV - Côte Belge, 5 sujets SNCB, 1 sujet TEPC

Cartes-vues série 56 Le rail au pays de Liège
4 sujets SNCB, 3 sujets STIL, 1 sujet RELSE et 1 sujet SNCV

Cartes-vues série 57 Aspects de la SNCB
9 sujets SNCB : traction vapeur, diesel et électrique

Cartes-vues en couleurs série 59
12 cartes-vues avec trains et trams belges

Au total : 68 cartes-vues dont 12 en couleurs.

prix : envoi en Belgique : 650BEF port compris

envoi à l'étranger : 750BEF port compris

NE : chaque série de cartes-vues peut aussi être obtenue séparément au prix de 100 BEF (200 BEF pour la série 59 en couleurs) + 20 BEF d'envoi par série.

Diapositives série 71 épuisé

D I V E R S

Maxi-autocollants SNCV

Tiré à part sur papier blanc extra fort autocollant des 8 pages couleurs contenues dans le tome 2 des Tramways au Pays de Liège, consacré aux tramways vicinaux de la Province de Liège. Ces 8 pages format A4 contiennent 20 photos couleurs de divers formats et la reproduction des plaques indicatrices de direction des tramways SNCV du groupe de Liège.

prix par série indivisible de 8 feuillets différents :
 envoi en Belgique : 250BEF (+ 40BEF port) = 290 BEF
 à l'étranger : 250BEF (+ 65BEF port) = 315BEF

Photos historiques Transports en commun belges

12 reproductions couleur sépia de cartes-vues anciennes au format 34 x 16 cm : Virton-St-Mard, tram vicinal à Paliseul, Ekeren, tram RELSE à Tilleur, Bastogne-Nord, Herck-la-Ville, gare de Spa, tram vicinal à Ostende, Anvers-Central, gare vicinale de Poulseur, Athus, Libramont, Graide.

prix pour 12 : pour la Belgique : 250BEF + 50BEF (port) = 300BEF

étranger : 250BEF = 100BEF (port) = 350BEF

Ces photos sont présentées sous forme d'un calendrier 1985.

Tarif en vigueur au 15-09-1990

Ce tarif annule tous les précédents

Aucune commande n'est expédiée si le montant perçu par le GTF asbl ne correspond pas à la totalité de la somme due, d'après le présent catalogue. Les frais financiers éventuellement réclamés par les banques (au départ ou à l'arrivée) sont à charge de l'émetteur. Nos prix sont libellés en francs belges.

Maisons de commerce vendant tout ou partie du catalogue GTF

ASSORTIMENT ASSEZ COMPLET

*Musée des transports en commun du pays de Liège, rue Heintz, 4020 Liège (ouvert en saison samedis et dimanches après-midi)

*Dellicour, rue de Namur 49A, 1000 BRUXELLES (accepte les commandes non en stock)

*Jocadis, rue de Bruxelles 53, 1390 ENGHEN

ASSORTIMENT LIMITE

*MTUB, avenue de Tervuren 364B, 1150 BRUXELLES

*Chalet du CFV3V, route de Givet 49, 6370 MARIEMBOURG

LIVRES TRAMWAY AU PAYS DE LIEGE/LE RAIL PASSE PAR LIEGE

*Gothier, rue Bonne Fortune, 4000 LIEGE

*Biblio, rue de la Régence, 4000 LIEGE.

Notre Association dispose aussi d'un département "Distribution" qui met à disposition de ses membres des articles ferroviaires édités par d'autres organismes. Notre Association organise également, plusieurs fois par an, des excursions en chemin de fer sur le réseau ferré belge (lignes en service ou lignes aujourd'hui réservées au trafic des marchandises ou hors service).

Tous renseignements complémentaires sur ces derniers services, sur le GTF asbl en général peuvent être obtenus à notre adresse :

GTF asbl, secrétariat, BP 191, B-4000 LIEGE 1 (Belgique)

Veuillez joindre un timbre-poste lettre ou un coupon-réponse international à votre demande. Merci.

GTF-Distribution

Les articles proposés par notre service "Distribution" peuvent être commandés par versement préalable de la somme correspondante à notre compte 001-0643004-67 de GTF asbl-Distribution, BP 191, B-4000 LIEGE 1, en indiquant en communication le titre de l'ouvrage souhaité. Nos membres étrangers se réfèrent à la 3e page de couverture de Trans-Fer.

NOUVEAUTES**Benelux Rail 5**

Alors que Benelux Rail 4 est toujours en préparation chez l'éditeur Frank Stenvall de Malmö, Marcel VLEUGELS publie déjà le n°5 de cette série aux éditions 't Nijvere Lezerke de Heerlen. Il est temps, car cet ouvrage cartonné format B5 (25 x 17 cm) propose un choix de photos légendées des événements ferroviaires des années 1986 et 1987 du Benelux : environ 200 illustrations, dont certaines en couleurs. 120 pages papier glacé avec divers plans et schémas.

prix : 690 BEF + 70 BEF (envoi sous enveloppe matelassée) = 760 BEF (pour l'étranger, les frais d'envoi sont portés à 130 BEF).

Calendrier loco 1991

Comme chaque année, nous vous proposons le calendrier "loco" des éditions Ediblanchart. Cette année, nous vous le proposons assez tôt pour disposer d'un stock suffisant afin de servir tous nos membres.

Rappelons qu'il s'agit d'un calendrier 1991 (1 mois par page), illustré de 12 photos grand format noir et blanc ou couleurs, présentant du matériel ferroviaire belge et luxembourgeois. Légendes techniques quadrilingues.

Sujets : locomotive à vapeur SNCB 16.005 (couleurs), vapeur SNCB 9.016, diesel SNCB 202.217, vapeur SNCB 1.034, électrique CFL 3.607 (couleurs), vapeur SNCB 10.040, électrique SNCB 2904, diesel SNCB 5001 (couleurs), diesel CFL 802 et 806, diesel SNCB type 210, dépôt d'Haine-St-Pierre en 1962, locomotives diesel type 202 et 203 (couleurs).

prix : 380 BEF + 40 BEF (envoi) = 420 BEF (étranger : frais d'envoi portés à 100 BEF).

Cartes-vues GEDA (série TF72)

Une nouvelle série de 4 cartes-vues en couleurs représentant une motrice SNCV type SO à Mariakerke, les locos NE 61, AD 07 et voitures GCI entre Mariembourg et Roly (CFV3V), les motrices STIB 7789 (livrée bleue publicitaire) et 7743 rue du Ham à Bruxelles (ligne 92) et les autorails SNCB 4509 (livrée bleu) et 4505 (livrée standard) à Pondrôme (ligne 166).

prix par série : 80 BEF (+ 20 BEF envoi) = 100 BEF. [étranger: frais d'envoi portés à 50 BEF].

ARTICLES EN STOCK

(quantités limitées)

Indicateur SNCB - service d'hiver 1935 (réimpression par Patrimoine Ferroviaire Touristique asbl)

Réimpression de l'indicateur officiel qui contient sans doute l'extension maximale du réseau belge à grand et petit écartement (vicinal). Tableaux des trains directs internationaux (1 à 11), des relations directes interprovinciales de l'époque (tableaux A à V), des lignes intérieures (12 à 167), des lignes luxembourgeoises (168 à 182) et des chemins de fer vicinaux (250 à 694). Carte détaillée en sus.

704 pages papier blanc 45 gr, couverture toilée noire avec impression dorée à chaud avec écusson trois couleurs.

GTF-Distribution peut vous procurer cet ouvrage reprint.

Prix : 895 BEF + 90 BEF (envoi en Belgique) = 985 BEF.

+ 170 BEF (envoi à l'étranger) = 1065 BEF

Date limite des commandes à notre service Distribution : 30/11/90 (sous réserve stock disponible)

*** Autorails SNCB**, par Max Delie

Un ouvrage entièrement consacré aux autorails de la SNCB, et publié par la Maison Ediblanchart.

Max Delie, photographe de talent et amateur ferroviaire éclairé, par ailleurs membre du GTF asbl, y traite de tous les autorails de la SNCB depuis leur apparition sur le réseau jusqu'à nos jours.

Après une ample introduction historique, l'auteur traite techniquement de chaque série d'autorails : un descriptif est prévu avec caractéristiques. Une iconographie comprenant 118 photos noir et blanc et 44 en couleurs, une carte des lignes encore exploitées par autorails et deux pages de diagrammes complètent l'ouvrage.

Un livre de 182 pages broché, format A4 sous jaquette quadrichrome.

Le GTF asbl peut vous procurer cet ouvrage. Pour le commander, il suffit de verser à notre compte "distribution" précité, avant le 31/10/90, une somme de :

1980 BEF + 80 BEF (emballage anti-chocs) = 2060 BEF

(envoi à l'étranger : frais d'envoi portés à 150 BEF).

Bibliographie

Op de Rails, n° 9/90 - 40 pages format A4 ; illustrations noir et blanc et couleurs - en langue néerlandaise

Un numéro à thème sur les British Rail et sur le rail dans la banlieue de Londres.

7,5 Florins le numéro.

Contact : J. VERHOEF, AM de Jongstraat 31, NL- 7552 NM HENGELO

LVT Infos - La vie des trains

Renseignements illustrés sur la littérature et le modélisme ferroviaires.

Renseignements : IPEMF, 23, rue Berthie Albrecht, F-95210 St-GRATIEN.

Transports Publics et Renaissance des Entreprises de la Région Bruxelloise

J.L. Thys
Ministre de l'Exécutif
Régional Bruxellois

Discours de Monsieur Jean-Louis Thys, Ministre des Travaux Publics, des Communications, de la Rénovation des sites d'activités désaffectés et de la Santé de la Région Bruxelles-Capitale.

Mesdames,
Messieurs,

Les Travaux Publics, les Communications et la Rénovation des sites d'activités économiques désaffectés sont les compétences qui me sont dévolues au sein de l'Exécutif régional bruxellois. Celles-ci sont d'une importance vitale pour l'avenir et le dynamisme de notre région.

Ces compétences vont servir d'axe central à l'exposé que vous m'avez aimablement invité à faire aujourd'hui.

A. Introduction

Aborder les travaux publics, les communications et la rénovation des sites désaffectés c'est aborder des domaines liés :

- à l'aménagement de la ville, à l'affectation de son sol en général, et des domaines publics en particulier;
- au fonctionnement du système urbain, et notamment la mobilité des personnes et le déplacement des marchandises;
- aux perspectives de marchés publics, de travaux ou de ventes de biens fonciers hérités de l'Etat.

Il s'agit de domaines où économie et urbanisme s'interpénètrent dans des réalisations concrètes qui satisfont à la fois la vie économique et sociale de notre région et ses exigences urbanistiques.

Je sais combien les Bruxellois sont attentifs à ce que la récente régionalisation jette les bases d'une politique urbaine plus dynamique, plus vivante, plus solidaire.

J'avais souligné, il y a un an, que la régionalisation amènerait nécessairement une redéfinition de la politique bruxelloise en fonction des attentes et des demandes des électeurs.

La déclaration de l'Exécutif reflète les souhaits de ses habitants et ceux-ci sont évidemment les points de repères de ma politique.

Il s'agit, je le rappelle rapidement :

- de permettre aux fonctions de capitale nationale et internationale, de centre d'activités économiques secondaires et tertiaires, de trouver à Bruxelles la possibilité de se réaliser avec tout ce que cela implique en termes de logistique urbaine;
- d'harmoniser les aspirations différentes mais légitimes de toutes les composantes de la société bruxelloise;
- d'assurer l'avenir institutionnel de la région en favorisant le maintien de la population actuelle, en suscitant l'arrivée d'un public susceptible de participer à l'élargissement de la base taxable de la région, en développant une politique attractive et dynamique.

Inutile de le souligner, la conciliation de ces objectifs est difficile à réaliser et c'est pourquoi, l'Exécutif a décidé d'élaborer différents plans d'ensemble : plan de développement régional, de déplacements, d'infrastructures pour les entreprises notamment.

Ces plans doivent permettre de réaliser des équilibres globaux et d'éliminer des décisions qui solutionnent un problème en en créant un autre à côté.

B. L'espace Bruxelles-Europe

Ce type d'approche a toujours eu ma faveur et j'ai eu l'occasion de l'expérimenter au travers de l'Etude espace Bruxelles-Europe.

Celle-ci est une étude urbanistique d'ensemble portant sur le principal centre administratif de Bruxelles. Celui-ci est com-

pris entre l'avenue des Arts et le Parc du Cinquantenaire, il englobe le Quartier Léopold et les abords de la zone européenne concentrée autour du Rond-Point Schumann.

Si, dès le départ, j'ai souhaité qu'une réponse soit donnée à la demande d'infrastructures européennes, j'ai également indiqué qu'il fallait intégrer cette demande dans un concept urbanistique prônant la mixité des fonctions.

Il ne faut pas recréer, comme par le passé, des endroits où des bureaux se ferment le soir et des quartiers entiers se vident. Au contraire, mon souci a été de recréer une qualité de vie à travers une implantation mixte faite de logements, de commerces, d'équipements, de bureaux.

La superficie totale de la zone d'étude est de 2.727.500 m². Plus de 1.160.000 m² seront consacrés au logement et seulement 620.000 m² aux activités administratives. Le solde étant occupé par des sites culturels, historiques ou des espaces verts.

La réponse à la demande d'infrastructures européennes doit être l'opportunité d'un nouvel espace économique et d'une nouvelle convivialité urbaine. En matière économique, on prévoit, à titre indicatif, la création entre 80.000 et 110.000 emplois nouveaux à travers l'installation ou l'extension de ± 6.500 sociétés internationales.

Un des objectifs de l'étude «Espace Bruxelles-Europe» est de permettre la fluidité du trafic et donc de permettre la mobilité des personnes qui habitent ou qui travaillent dans cette zone.

C. La question des déplacements

Au sein de l'Exécutif, je suis notamment chargé de l'élaboration du plan régional des déplacements dénommé «Plan Iris».

C'est un sujet qui me tient à cœur et j'aimerais le développer plus en détail.

Schématiquement, la question des déplacements se pose sous deux angles :

1. La nécessité de permettre aux 300.000 navetteurs de venir travailler à Bruxelles et ceci de la manière la plus rationnelle et économique possible.

2. La nécessité de permettre les déplacements transversaux dans la ville, souhaités par la grande majorité des navetteurs et habitants.

Les priorités qui ont été choisies par les politiques précédentes ont favorisé les déplacements en voitures individuelles. Cela a provoqué de grands travaux d'investissements routiers et cela a eu comme effet direct un phénomène d'exode des habitants vers la grande périphérie bruxelloise.

Aujourd'hui, nous nous trouvons devant une impossibilité physique. Il est en effet impossible de développer les infrastructures routières de manière illimitée. Imaginez, par exemple, que les calculs montrent qu'il faudrait développer à la rue Belliard 19 couloirs de circulation pour assurer une circulation fluide aux heures de pointe.

Aujourd'hui, les choix doivent donc être autres:

Je voudrais rappeler que l'on peut définir l'urbanisme comme étant la manière de traduire au sol les rapports sociaux. Cela signifie que l'urbanisme n'est pas une science exacte mais est le résultat d'un choix de société. Or, nous nous trouvons aujourd'hui devant l'urgence de choix essentiels pour la vie en ville.

Nous ne pouvons plus privilégier la voiture au détriment de l'ensemble des autres acteurs de la vie sociale.

Nous ne pouvons plus non plus privilégier la voiture de sorte que ceux qui en ont réellement besoin se trouvent handicapés par l'usage démesuré qu'en font ceux qui n'en ont pas réellement besoin.

D. La cicatrisation des chantiers

La priorité concernera la cicatrisation rapide des chantiers qui sont restés ouverts trop longtemps. Cette politique doit rendre à plusieurs lieux prestigieux de la ville le lustre qui leur revient.

Ainsi, au boulevard Léopold II, il est prévu notamment le réaménagement des voies latérales, l'aménagement de parkings centraux et latéraux, la plantations d'arbres... Les travaux ont commencé le 1^{er} mars 1990 et se termineront fin octobre 1990 pour un montant de 135 millions.

Les travaux de la place Louise ont commencé au début de mars et se termineront à la fin de l'année pour un montant de 185 millions.

Il est également prévu le réaménagement du carrefour Sermon/Bossaert pour un montant de 32 millions. Les travaux sont en cours et prendront fin au mois de juillet 1990.

La rue de Stalle sera probablement inaugurée en décembre 90. Le coût prévu est de 300 millions dont 58 consacrés au site du tram.

Les habitants se posent souvent des questions lorsqu'un chantier s'ouvre dans leur quartier, leur rue. Ils ont le droit de connaître par exemple la durée des travaux, la fin du chantier. Pour ce faire, il est distribué dans les boîtes aux lettres un dépliant frappé du sigle «Info-Travaux» et qui répond à toutes ces questions.

Les riverains de l'avenue Tervueren, ceux de la chaussée d'Alemberg, de l'avenue de la Reine ont reçu ce dépliant.

E. L'achat de nouveaux matériels

Réorganiser le trafic automobile comme je l'ai expliqué, suppose que des actions positives soient faites en faveur de transports publics.

Il est ainsi prévu l'acquisition de 32 nouvelles voitures intermédiaires pour le réseau du métro (2.115 millions).

Ces voitures seront livrées à partir de 1991. Ceci permettra de moduler l'offre à la demande. Il est ainsi envisagé de mettre sur la ligne 2 du métro des rames à 3 voitures.

Je vous rappelle que l'ancien Ministre national des Communications Herman De Croo avait inauguré rapidement la petite ceinture, oubliant qu'il n'y avait pas de matériel en suffisance. Dès ma prise en charge de fonction, en juillet 89, j'ai décidé de remédier à cette situation inconfortable.

Entretiens, avec l'aide des services techniques de la Stib, j'ai déjà pu augmenter la fréquence des passages des convois à l'heure de pointe sur la ligne n° 2 par une simple réorganisation interne. Mon credo est donc: «Faire mieux sans dépenser plus au bénéfice des clients».

Ce n'est pas tout. L'Exécutif, sur ma proposition, a également décidé le lancement d'un appel d'offre européen pour l'acquisition d'une cinquantaine de trams (2.692 millions) d'une conception révolutionnaire, c'est-à-dire qu'ils seraient à plancher surbaissé et à larges portes comme dans les rames de métro. Ces trams seront mis en service dans l'axe souterrain «Gare du Nord - Gare du Midi - Place Albert» pour la fin de l'année 1993.

Il est également prévu - d'ici 1994 - l'acquisition de 360 autobus (1.800 millions) à 3 portes.

Suite à l'examen des différentes offres, le Conseil d'Administration de la Stib a décidé, en date du 31 mars 90, de passer commande à la société Van Hool de 120 premiers autobus dont 10 bus propres expérimentaux.

F. Les micro-investissements

Un autre axe de ma politique de déplacement à Bruxelles sera, rigueur budgétaire oblige, la multiplication de micro-investissements.

En effet, très peu d'ouvrages lourds devraient voir le jour dans les années à venir.

Il convient plutôt de multiplier les micro-investissements comme par exemple l'aménagement d'arrêts de trams, le remplacement de voies. Ces interventions se feront à travers le réaménagement de l'espace public.

Savez-vous par exemple que le tram 19 lors de son passage à Berchem ne pouvait pas dépasser la vitesse de 10km/heure par manque d'entretien des voies.

J'ai immédiatement donné à la Stib les moyens financiers pour remédier à cette situation (environ 30 millions). Par le fait que dans le passé, on a concentré les moyens budgétaires sur quelques gros chantiers, on a négligé des investissements absolument indispensables. Il est évident que je compte favoriser la multiplication de ce genre d'investissement.

G. Les synergies urbaines

Dans le cadre d'un plan régional des déplacements, il importe aussi de favoriser les synergies urbaines.

Comme la ville est une et indivisible, il y a lieu d'intégrer la politique des déplacements à la qualité de l'environnement. Nous devons avoir une région bruxelloise dans laquelle il fait bon vivre et dans laquelle les gens choisissent de venir vivre.

Nous devons en effet et c'est un choix budgétaire, veiller à éviter que l'exode vers la périphérie ne soit trop massif. Nous avons besoins d'habitants à Bruxelles. Le logement est donc un autre défi important, la meilleure réponse à cette difficulté est l'augmentation de l'offre de terrains à bâtir et de logements à prix moyen. A cet égard, les pouvoirs publics ont un grand rôle à jouer.

Ainsi, de nouveaux quartiers destinés au logement pourraient être valorisés par la création de nouvelles liaisons de transport public avec le centre ville, ce qui participerait à une politique régionale de l'offre en matière de logement.

H. Le plan «Star 21»

Je voudrais aborder maintenant, dans le cadre de mon exposé, un sujet qui a fait la ces derniers jours de tous les médias: le plan «Star 21» du Ministre National des Communications et le concept R.E.R. bruxellois.

Ce plan est une réponse de la Sncb aux besoins croissants de la mobilité des personnes et du transport des marchandises aux cours des prochaines décennies.

Il est donc la contribution de la Sncb à l'élaboration de la politique de mobilité glo-

bale, il doit également répondre aux besoins et choix des régions.

Résolument orienté vers le XX^e siècle, il présente les grands projets et les solutions que la Sncb estime actuellement nécessaires en vue d'accroître le rôle du chemin de fer et de valoriser ainsi les avantages que le rail présente pour la collectivité.

Il s'agit donc d'un plan à long terme portant sur les 20 à 30 prochaines années, la prise en compte d'une telle période a résulté du fait que les délais de réalisation de nombreux projets sont relativement longs et que la durée de vie de la plupart des équipements est de 25 ans et plus.

Ultérieurement, des adaptations à ce plan seront bien entendu indispensables pour tenir compte des modifications réelles de l'environnement économique et social.

C'est la raison pour laquelle l'Exécutif a étudié le plan Star 21 et a rendu un avis au Ministre National des Communications en sa séance du 29 mars 1990.

Ce plan doit être étudié dans le cadre du plan régional de déplacements. En effet, c'est dans ce cadre que seront examinés l'ensemble des problèmes de mobilité de la région de Bruxelles-Capitale.

Le plan régional de déplacements devra examiner l'exploitation concrète de ces propositions pour atteindre les objectifs poursuivis par la région de Bruxelles-Capitale.

Dans ces conditions, l'Exécutif a attiré particulièrement l'attention du Ministre National des Communications sur l'absence de prise en compte dans le plan Star 21 des 300.000 actifs résidant à Bruxelles. Cette population bruxelloise est une clientèle potentielle réaliste pour le train.

A cet égard, l'Exécutif de la région de Bruxelles-Capitale a recommandé, avant toute nouvelle infrastructure, de mettre en œuvre:

- La libération à très court terme de la ligne 26 au seul trafic voyageurs.
- Le démarrage rapide d'une exploitation en cadence RER soit minimum 1 train par heure - sur cette ligne 26 sur le territoire de la région de Bruxelles-Capitale, c'est-à-dire de Bovenberg à Haren (ou Machelen pour des raisons techniques) et ce avec une tarification appropriée négociée avec la Stib.
- La mise en œuvre en RER de la transversale ferroviaire est-ouest via la ligne 161 et la ligne 60 (Berchem-Sainte-Agathe, Laeken, Schuman, Boitsfort).

L'Exécutif attend du Ministre National des Communications des propositions détaillées privilégiant les améliorations possibles des dessertes internes à la région ainsi que des nouvelles gares et l'amélioration des gares existantes.

L'Exécutif de la région de Bruxelles-Capitale a constaté que l'arrivée du TGV à Bruxelles nécessite une coordination des infrastructures afin d'assurer la mobilité en amont et en aval.

L'Exécutif souhaite une action conjointe Région/Etat central. A cette fin, l'Exécutif de la région de Bruxelles-Capitale exige un parallélisme entre la réalisation du TGV en région de Bruxelles-Capitale et la réalisation du RER sur son territoire. En effet, les propositions relatives aux dessertes effectuées par le TGV sont de nature à susciter une meilleure répartition du choix modal favorable au transport public par une coordination accrue des dessertes des gares de Bruxelles-Midi et du Nord.

Les Bruxellois ne comprendraient pas que des nouvelles infrastructures importantes soient réalisées sans favoriser la mobilité à l'intérieur de la région de Bruxelles-Capitale.

I. Le financement du R.E.R.

L'Exécutif a également abordé la question du financement du R.E.R.

Le Ministre Dehaene a indiqué que si Bruxelles désirait la mise en place d'un R.E.R., il faudrait qu'elle en assure le financement.

Je ne suis pas entièrement d'accord avec ce point de vue.

Je m'explique:

A Bruxelles, les entreprises à la recherche de terrains le savent bien, la Sncb n'est pas seulement la Société Nationale des Chemins de Fer, c'est aussi, et surtout, un immense propriétaire foncier. Il semble que la société envisage de remettre en circulation les terrains dont elle estime ne plus avoir d'usage. C'est excellent. Elle le fera en référence aux prix du marché: c'est son droit.

J'estime cependant que la Sncb va bénéficier de l'image internationale de Bruxelles, de la forte demande de terrains qu'elle entraîne et des plus-values immobilières qui en découlent. Il nous paraît donc équitable que les flux financiers supplémentaires ainsi créés dans la trésorerie de la société, soient - par priorité - affectés aux investissements envisagés pour le R.E.R. bruxellois. C'est la position que j'ai proposée à l'Exécutif, et ce dernier m'a suivi. Elle a été officiellement remise à mon collègue Jean-Luc Dehaene.

Si nous, région et entreprises, devons acquérir ces terrains aujourd'hui au prix fort pour en fin les sortir du gel foncier où ils se trouvent, nous sommes en droit d'attendre de la Sncb qu'elle tienne compte de notre situation et s'efforce, dans le cadre de ses activités de transport, de donner à Bruxelles l'infrastructure qui lui est nécessaire. Ceci se justifie d'autant plus que le R.E.R. est destiné avant tout à la satisfaction des besoins en navetteurs vers et hors Bruxelles.

En outre, la régionalisation du Ministère des Travaux Publics et des Communications laisse à l'Etat central 1.400 millions affectés à des infrastructures internationales. Ils sont aujourd'hui et pour quatre ans affectés au financement du Cortenberg.

Demain, ils pourront être utilisés prioritairement au R.E.R. Bruxelles.

J. La rénovation des sites d'activités économiques désaffectés

Enfin, je voudrais vous parler brièvement de la rénovation des sites d'activités économiques désaffectés.

L'Etat est devenu propriétaire d'un nombre important de terrains en préparation des grands chantiers de l'administration des routes de Bruxelles-Capitale.

Une bonne partie de ces biens revient à la région aux termes d'un accord formel intervenu au mois de février entre l'Etat et les Régions.

Je suis d'avis que la Région devra traiter, par priorité, les terrains ayant une vocation économique et les mettre à disposition des acteurs économiques. Je veux par là répondre à la demande pressante des partenaires sociaux de faire le maximum pour accroître l'offre de terrains à usage d'entreprises. Du même coup, j'élimine le gel foncier et je crée des moyens financiers supplémentaires pour la Région.

Dans ce même ordre d'idées, j'ai commencé la rédaction d'un avant-projet d'ordonnance dont l'objet sera d'intensifier la mise en valeur des terrains à usage économique partiellement ou totalement abandonnés.

Mon souhait est de mener ce travail rapidement et je suis en cela soutenu par la teneur de l'avis que vient de rendre la Commission Economique du Conseil Economique et Social de Bruxelles-Capitale.

Cette commission a récolté les recommandations du patronat et des syndicats de notre Région sur les lignes directrices que devrait comporter le projet d'ordonnance.

Les partenaires sociaux souhaitent notamment que l'on aille au-delà d'un simple cadre normatif en ajoutant un volet incitatif destiné à encourager les initiatives de rénovation de sites d'activités économiques désaffectés.

Ceci devra bien entendu tenir compte des contraintes budgétaires et c'est pourquoi je m'attacherai à faire appel à des incitants de type qualitatif dont le but serait notamment la levée d'obstacles juridiques qui freineraient des opérations de rénovation de terrains économiques.

K. Le dialogue

Je ne voudrais pas terminer cet exposé sans saluer la bonne entente qui règne au sein de l'Exécutif entre francophones et néer-

landophones et l'esprit de dialogue qui s'est instauré entre la Région Bruxelloise et l'Etat central.

Ainsi, pour le Cortenbergh, j'ai négocié avec le Secrétaire d'Etat Jos Dupre un accord de coopération.

Le Cortenbergh est un bel exemple de dualité entre les exigences de la fonction internationale de Bruxelles et celles de son visage urbain comme lieux de vie économique, sociale et culturelle.

L'accord prévoit:

1. Un tunnel sera creusé sur budget national, y compris la remise en état initial de la surface.

2. Les voiries liées au complexe du Conseil des Ministres au parc Léopold et à l'Ilot Van Maerlant seront réaménagées sur budget national, la surface de ces voiries sera réaménagée en rendant aux lieux les propriétés nécessaires aux besoins locaux: déplacements transversaux, aspects finis... etc., cette partie étant à charge du budget régional.

Elaborer cet accord entre l'Etat et notre Région était une gageure. Sa conclusion nous conforte une fois de plus dans la ligne politique que j'ai défendue au sein des trois derniers Exécutifs régionaux.

Voilà Mesdames, Messieurs, tracés les grands axes de la politique que je mène au sein de l'Exécutif.

Je n'ai pas épuisé le sujet et je m'attends à ce que nous procédions maintenant à un échange de vues sur les points qui offrent un intérêt particulier pour vous.
Je vous remercie.

Courrier des lecteurs

A propos de l'article de W. JONES, "en parcourant de vieux horaires", paru dans Trans-Ferr 71, pages 38-41, Monsieur Robert HUYSMAN nous signale les remarques suivantes :

page 39 : la ligne 64A Roeselare - Ieper a été remise en exploitation par fer en 1940. Sa mise sur route définitive date du 17 mai 1953.

Les lignes 69A/69B Ingelmunster - Waregem dispoaient encore d'une desserte ferroviaire voyageurs ; le service routier venait en complément de cette desserte ferrée squelettique.

page 40 - 5e alinéa : il est inexact qu'en 1935, seule la section Gand-st-Pierre - Gentbrugge - Wondelgem de la ligne de ceinture de Gand était encore en activité "voyageurs". Un simple coup d'oeil aux pages 164 et 165 de l'indicateur au 15 mai 1935 montre que la ceinture ouest de Gand était desservie (trains acheminés via Mariakerke). Le service voyageurs sera supprimé sans substitution le 1er août 1950.

A propos de l'article de Marcel LAMBOU relatif à la destruction du Pont du Val Benoît à Liège en 1939, Michel HERBIET, de la revue Ferro-Flash-Namur, nous signale que les deux chemins qui perdirent la vie dans cet accident étaient, selon Monsieur Huysman, le chauffeur du train 184 et le machiniste d'une type 81 qui circulait sur l'autre pont au moment de l'explosion et se dirigeait vers la gare de Liège-Guillemins pour y assurer un service. En outre, la revue Ferro-Flash-Namur précise que les deux locomotives endommagées suite à la mise à feu des charges explosives du pont étaient la type 64 n° 6498 de la remise de Liège (accouplée au tender type 36 n° 22.331) et la type 81 n° 8461 de la remise de Renory (accouplée au tender type 31 n° 17.502). A l'époque précitée, les remises de Liège et de Renory abritaient en effet respectivement des locomotives type 7, 9, 10, 51, 53, 57, 64, 96, 97, 98 et des locomotives type 38, 53 et 81. En outre, la remise de Liège abritait quelques autorails : un type 501, deux type 502 et un type 650.

Nous remercions cordialement ces lecteurs de leurs précisions.

Voyage - samedi 8 décembre 1990

**Autorail spécial Le Fagnard
par l'Amblève**

Photos dans un décor presque hivernal

Nous vous proposons un voyage en autorail spécial au départ de Liège-Guillemins.

Programme

Départ de Liège-Guillemins à 8h50.

Itinéraire : Rivage - Trois-Ponts (ligne 42)

Trois-Ponts - Stavelot - Malmédy - Waimes (ligne 45)

Waimes - Wévercé - Sourbrodt (ligne 48)

Retour à Liège-Guillemins par le même itinéraire, arrivée prévue vers 18h00.

Cette excursion est particulièrement conçue à l'intention des photographes : nous avons prévu de nombreux arrêts-photos, dans la mesure des possibilités.

Parcours d'approche

Nous vous proposons de laisser votre voiture au garage et de rejoindre le point de départ de notre excursion en train régulier SNCB. Le prix du billet aller-retour en 2e classe de toute gare belge à notre point de départ est de 200 BEF ; nous vous fournirons volontiers ce titre de transport sur réservation sur notre bulletin de participation ci-après.

Repas de midi

Nous vous proposons aussi, sans obligation bien sûr, de participer à un repas de midi collectif que nous organisons dans un restaurant de qualité. Sur réservation de votre part sur bulletin de participation joint, nous vous offrons, pour 500 BEF, un repas complet comprenant entrée, plat principal et dessert, TVA et service compris, boissons en sus.

Prix

Ils comprennent le parcours en autorail spécial de Liège-Guillemins à Sourbrodt et retour, les frais d'organisation et la TVA :

participant adulte membres du GTF asbl en règle de cotisation pour 1991 (voir en page 3), épouse, enfant vivant sous le même toit : 450BEF

participant adulte ne répondant pas à ces conditions : 500 BEF
enfant de 6 à 14 ans : 350 BEF (1)
les enfants de moins de 6 ans ne sont pas admis à cette excursion.

Inscriptions

Dès que possible, et au plus tard le 1er décembre 1990, en renvoyant le bulletin de participation ci-après à l'adresse indiquée, et en joignant de préférence le paiement par chèque bancaire, ou par débit de votre carte Visa. N'utilisez le virement ou virement postal ou bancaire que si vous ne pouvez vraiment pas faire autrement. Merci.

(1)- 1 enfant par adulte - pas de place distincte prévue pour lui

Conditions de participation à nos voyages

1.- La participation effective à un voyage est conditionnée par la réception d'une confirmation écrite d'inscription, accompagnée des titres de transport ; celle-ci est adressée au participant quelques jours avant la date du voyage.

2.- Le GTF asbl peut refuser toute demande d'inscription sans devoir en préciser le(s) motif(s).

3.- Le GTF asbl se réserve le droit d'annuler une activité moyennant le remboursement des montants déjà versés. Aucune indemnité complémentaire n'est cependant due du fait de l'annulation de celle-ci par le GTF asbl.

4.- Si un participant annule sa participation alors qu'il est régulièrement inscrit, un remboursement éventuel, partiel ou total, est conditionné par la date de la demande d'inscription, les circonstances, le nombre d'inscrits...

5.- Le GTF asbl ne peut être tenu pour responsable de circonstances dues à la force majeure ou d'incidents qui ne relèvent pas de sa compétence.

6.- Chaque participant s'engage à respecter le climat de convivialité et de détente, et la bonne tenue de règle dans nos activités.

7. Recommandations générales :

* la sécurité de tous nos participants est notre souci primordial. A cet effet, chacun se conformera avec bonne grâce aux indications du personnel de la SNCB (ou de l'entreprise de transport) et des délégués du GTF asbl.

* les enfants sont admis à certains voyages : ils doivent néanmoins être accompagnés de leur parents ou d'un adulte responsable qui veillera tout particulièrement à leur sécurité.

* il est interdit de traverser les voies ferrées principales en dehors des passages prévus et de circuler en des endroits non autorisés du domaine de la SNCB ou de l'entreprise de transport.

* il est dangereux et interdit d'ouvrir les portières en marche et de descendre à contre-voie. En cas de doute, il convient d'attendre les instructions.

* la descente du train en des endroits dépourvus de quai n'est jamais obligatoire : elle se fait sous la responsabilité de celui qui exécute cette manoeuvre : ce dernier veillera à sa propre sécurité et prendra toutes précautions utiles.

* lors des arrêts, et quel que soit l'endroit, chacun est responsable de sa sécurité. La plus grande vigilance s'impose : ne pas se placer en des endroits dangereux : évitons glissades, pertes d'équilibre, chutes...

* en cas d'ouverture des fenêtres, il convient de prendre garde, sur certaines lignes à exploitation simplifiée, aux branchages ou broussailles susceptibles de fouetter les parois des voitures. Dans ce cas, chaque participant prend la responsabilité de ses actes.

* le respect de l'horaire ferroviaire est impératif. Les retardataires ne sont pas attendus ; nous ne contrôlons pas les présences après chaque arrêt.

8.- Aux photographes : faites preuve de fair-play, ne vous placez pas dans le champ des autres photographes, afin que chacun puisse prendre le meilleur cliché.

Le GTF asbl vous remercie de votre confiance et de votre sérieux.

date rentrée	paiement	repas	parcours SNCB	n° inscription

cases réservées aux indications de service. Ne pas remplir SVP

BULLETIN DE PARTICIPATION voyage autorail Fagnard 08.12.90

Bulletin à renvoyer avant le ^{14/12} à l'adresse suivante :
 GTF asbl c/o Monsieur Jean Laterre
 rue de Marchienne 68, B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL

*Je soussigné..... (nom et prénom)
 Rue N°.... N° bte....
 N° postal..... Localité.....
 Membre GTF n°..... (éventuellement) Tél...../.....

*inscris au voyage du 08.12.90
 (inscrivez le nombre dans les cases)

<input type="checkbox"/>	adulte(s) membre GTF et assimilé à 450 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	adulte(s) NON membre à 500 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	enfant(s) de moins de 14 ans à 350 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	repas de midi à 500 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	parcours d'approche SNCB 2e cl. à 200 BEF	.....
TOTAL		.....

*J'effectue simultanément le paiement :

- par chèque barré joint rédigé à l'ordre du GTF asbl
- par virement au compte 068-0883360-08 de GTF asbl, BP 191, 4000 LIEGEL.
- en vous donnant ordre de débiter mon compte par ma carte VISA belge ou étrangère [n° de 20 chiffres ci-dessous]
 n° _____ EXP _____
- (de l'étranger uniquement) par versement au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1.

*Je déclare avoir pris connaissance des conditions de participation et y adhérer entièrement.

(date et signature)

Voyage samedi 17 novembre 1990

**Balade ferroviaire sur diverses
lignes industrielles de la
région de Charleroi**

Nous vous proposons un voyage en autorail série 46 dans la région de Charleroi le samedi 17 novembre prochain.

Programme

Départ de Charleroi-Sud vers 9h00

Parcours de la ligne 112A jusque Courcelles-Centre et retour à Roux

Traversée de Monceau-formation (blocks 17 et 18)

Faisceau des usines (ligne 268)

Parcours de la ligne 260 électrifiée Monceau - Charleroi-Ouest

Arrivée à Charleroi-Sud via la gare de l'ouest pour le diner (arrêt d'environ 1h30).

L'après-midi, départ en direction de Piéton par la nouvelle ligne 112,

parcours de la ligne 251 Piéton - cokeries d'Anderlues

Parcours de la ligne Piéton - Haine-St-Pierre - Binche

Retour de Binche vers La Louvière, point terminal de l'excursion (arrivée vers 17h00).

Parcours d'approche

Comme d'habitude, nous vous proposons de rejoindre Charleroi par train régulier (2e classe) au départ de toute gare belge, et de rentrer chez vous au départ de La Louvière, au prix forfaitaire de 200 BEF (2e classe).

Repas de midi

Lors de l'arrêt de Charleroi-Sud, ceux qui le désirent pourront participer à notre repas collectif. Sur réservation préalable sur bulletin de participation ci-après, nous vous proposons un repas de qualité pour la somme de 440 BEF, service et TVA compris (boissons en sus)

Prix

Ils comprennent le parcours en autorail spécial de Charleroi-Sud à La Louvière, les frais d'organisation et la TVA :

participant adulte membre GTF asbl en règle de cotisation pour 1991 (voir ce numéro page 3), épouse, enfant vivant sous le même toit : 500 BEF

participant adulte ne remplissant pas ces conditions : 550 BEF

enfant de 10 à 14 ans (1) : 400 BEF

les enfants de moins de 10 ans ne sont pas admis à cette excursion

(1)- 1 enfant par adulte ; pas de place assise distincte pour lui.

II

Inscriptions

Dès que possible, car la capacité d'un autorail série 46 est limitée. Date limite : le 12 novembre 1990. Il convient de renvoyer le bulletin de participation joint à l'adresse indiquée et de verser le montant correspondant de préférence par chèque bancaire joint, ou débit de votre carte VISA. N'utilisez le virement ou versement postal ou bancaire que si vous ne pouvez vraiment pas faire autrement. Nous vous en remercions.

Documentation

Nous espérons offrir aux excursionnistes une documentation particulièrement originale. Chut... On y travaille !

A vos agendas... Voyages 1991 !

Réservez déjà les dates suivantes dans vos agendas :

?? février 1991
13 avril 1991
4 mai 1991
26 mai 1991

suite... au prochain numéro de Trans-Fer

date rentrée	paiement	repas	parcours SNCE	n° inscription

cases réservées aux indications de service. Ne pas remplir SVP

BULLETIN DE PARTICIPATION voyage Charleroi - 17.11.1990

Bulletin à renvoyer avant le 12.11.1990 à l'adresse suivante :
 GTF asbl c/o Monsieur Jean Laterre
 rue de Marchienne 68, B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL

*Je soussigné..... (nom et prénom)

Rue N°..... N° bte....

N° postal..... Localité.....

Membre GTF n°..... (éventuellement) Tél...../.....

*Inscris au voyage du 17.11.1990
 (inscrivez le nombre dans les cases)

<input type="checkbox"/>	adulte(s) membre GTF et assimilé à 500 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	adulte(s) NON membre à 550 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	enfant(s) de 10 à moins de 14 ans à 400 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	repas de midi à 440 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	parcours d'approche SNCE 2e cl. à 200 BEF	.....

TOTAL

*J'effectue simultanément le paiement :

<input type="checkbox"/>	par chèque barré joint rédigé à l'ordre du GTF asbl
<input type="checkbox"/>	par virement au compte 068-0883360-08 de GTF asbl, BP 191, 4000 LIEGEL.
<input type="checkbox"/>	en vous donnant ordre de débiter mon compte par ma carte VISA belge ou étrangère [n° de 20 chiffres ci-dessous]
<input type="checkbox"/>	n° EXP
<input type="checkbox"/>	(de l'étranger uniquement) par versement au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1.

*Je déclare avoir pris connaissance des conditions de participation au verso et y adhérer entièrement.

(date et signature)

IV

Conditions de participation à nos voyages

- 1.- La participation effective à un voyage est conditionnée par la réception d'une confirmation écrite d'inscription, accompagnée des titres de transport ; celle-ci est adressée au participant quelques jours avant la date du voyage.
 - 2.- Le GTF asbl peut refuser toute demande d'inscription sans devoir en préciser le(s) motif(s).
 - 3.- Le GTF asbl se réserve le droit d'annuler une activité moyennant le remboursement des montants déjà versés. Aucune indemnité complémentaire n'est cependant due du fait de l'annulation de celle-ci par le GTF asbl.
 - 4.- Si un participant annule sa participation alors qu'il est régulièrement inscrit, un remboursement éventuel, partiel ou total, est conditionné par la date de la demande d'inscription, les circonstances, le nombre d'inscrits...
 - 5.- Le GTF asbl ne peut être tenu pour responsable de circonstances dues à la force majeure ou d'incidents qui ne relèvent pas de sa compétence.
 - 6.- Chaque participant s'engage à respecter le climat de convivialité et de détente, et la bonne tenue de règle dans nos activités.
 7. **Recommandations générales :**
 - * la sécurité de tous nos participants est notre souci primordial. A cet effet, chacun se conformera avec bonne grâce aux indications du personnel de la SNCB (ou de l'entreprise de transport) et des délégués du GTF asbl.
 - * les enfants sont admis à certains voyages : ils doivent néanmoins être accompagnés de leur parents ou d'un adulte responsable qui veillera tout particulièrement à leur sécurité.
 - * il est interdit de traverser les voies ferrées principales en dehors des passages prévus et de circuler en des endroits non autorisés du domaine de la SNCB ou de l'entreprise de transport.
 - * il est dangereux et interdit d'ouvrir les portières en marche et de descendre à contre-voie. En cas de doute, il convient d'attendre les instructions.
 - * la descente du train en des endroits dépourvus de quai n'est jamais obligatoire : elle se fait sous la responsabilité de celui qui exécute cette manœuvre : ce dernier veillera à sa propre sécurité et prendra toutes précautions utiles.
 - * lors des arrêts, et quel que soit l'endroit, chacun est responsable de sa sécurité. La plus grande vigilance s'impose : ne pas se placer en des endroits dangereux : évitons glissades, pertes d'équilibre, chutes...
 - * en cas d'ouverture des fenêtres, il convient de prendre garde, sur certaines lignes à exploitation simplifiée, aux branchages ou broussailles susceptibles de fouetter les parois des voitures. Dans ce cas, chaque participant prend la responsabilité de ses actes.
 - * le respect de l'horaire ferroviaire est impératif. Les retardataires ne sont pas attendus ; nous ne contrôlons pas les présences après chaque arrêt.
 - 8.- Aux photographes : faites preuve de fair-play, ne vous placez pas dans le champ des autres photographes, afin que chacun puisse prendre le meilleur cliché.
- Le GTF asbl vous remercie de votre confiance et de votre sérieux.

Décembre 1990
Train de tourisme
Le Fagnard par l'Amblève

Les vallées de l'Ourthe et de l'Amblève, de la Warche, le barrage de Bütgenbach en toute quiétude, à l'abri de la circulation automobile.

Nous avons le plaisir de vous inviter à participer à une journée de détente différente... en train.

- Nous vous offrons trois temps forts :
- * un parcours en chemin de fer sur un itinéraire peu connu, avec des paysages variés et inédits. L'itinéraire emprunte d'abord la ligne régulière "de l'Amblève" jusqu'à Trois-Ponts. Il suit ensuite la ligne ferrée la plus élevée de Belgique vers l'est : Stavelot, Malmédy, Waimès, Wêvercé.
 - * un temps libre à midi pour se restaurer et découvrir éventuellement la région avoisinante
 - * une étape touristique

Deux excursions et deux programmes à votre choix

PROGRAMME "A." - DIMANCHE 2 DECEMBRE - "KRIPPANA"

- * Arrêt de midi à Bütgenbach, visite d'un charmant village des Cantons de l'Est, et découverte du centre sportif de Worriken et du barrage de Bütgenbach.
 - * Parcours de la ligne ferrée vers Losheimergraben et Losheim (RFA). Courte promenade pédestre sur route, et visite de Krippana, exposition internationale de crèches provenant de cathédrales, abbayes, églises paroissiales... (entrée à prévoir et à payer sur place : 170 BEF par personne sur base d'un groupe de 20 participants au moins).
 - * Sous réserve du temps disponible, le train fera arrêt au retour à Malmédy.
- prix : incluant le forfait-parcours en train spécial au départ de Liège-Guillemins (1), les frais d'organisation et la TVA : 500 BEF par adulte (450 BEF pour les membres du GTF asbl en règle de cotisation pour 1991), 200 BEF pour les enfants de moins de 12 ans, gratuité pour les enfants de moins de 6 ans (pas de place distincte dans le train, un enfant par adulte payant).

PROGRAMME "B." - DIMANCHE 23 DECEMBRE - "REINHARSTEIN"

- * Arrêt de midi dans la région de Sourbrodt - Robertville
- * Parcours en autobus vers le château de Reinharstein. Enfoncé au milieu des bois, dominant la vallée de la Warche, cette ancienne forteresse vient d'être complètement restaurée dans son état du XVIIe siècle : le fief de la famille de Metternich. Meubles et objets d'art ; décoration de Noël. Entrée à prévoir : environ 100 BEF par personne, à payer sur place.

(1) - les billets SNCB gratuits ou cartes de réduction ne sont pas valables sur ce train.

* Sous réserve du temps disponible, le train fera arrêt au retour à Malmédy, pour le marché de Noël.
 prix : incluant le forfait-parcours en train spécial au départ de Liège-Guillemins (2), les frais d'organisation, le transfert par autocar au château et la TVA : 620 BEF par adulte (570 BEF pour les membres du GTF asbl en règle de cotisation pour 1991), 350 BEF pour les enfants de moins de 12 ans, 120 BEF pour les enfants de moins de 6 ans (pas de place distincte dans le train, un enfant par adulte payant).

horaire commun aux deux activités : départ de Liège-Guillemins à 8h50, retour vers 19h30.

Parcours d'approche

Nous vous proposons de laisser votre voiture au garage et de rejoindre le point de départ de notre excursion en train régulier SNCB. Le prix du billet aller-retour en 2e classe de toute gare belge à notre point de départ de Liège-Guillemins est de 200 BEF ; nous vous fournirons volontiers ce titre de transport sur réservation sur notre bulletin de participation ci-après.

Repas de midi

Pour chacun des deux programmes, nous vous proposons aussi, sans obligation bien sûr, de participer à un repas de midi collectif que nous organisons dans un restaurant de qualité. Sur réservation de votre part sur bulletin de participation joint, nous vous offrons un repas complet comprenant entrée, plat principal et dessert, TVA et service compris, boissons en sus, pour le prix de 500 BEF.

Inscriptions

L'inscription préalable est indispensable avant la date indiquée sur le bulletin de participation ci-après. Attention : remplissez bien le bulletin d'inscription correspondant à l'activité de votre choix. Il vous suffit de renvoyer ce bulletin à l'adresse qui y est indiquée, et d'effectuer simultanément le paiement de préférence par chèque bancaire joint, ou débit de votre carte de crédit Visa. Sur chaque bulletin, il vous est loisible d'indiquer si vous acceptez d'être transféré sur l'autre programme, au cas où celui qui aurait votre préférence serait complet.

Vous recevrez, dans la semaine qui précède notre voyage, les billets que vous aurez commandés, ainsi que toutes les indications utiles.

Nous espérons que ces activités rencontreront votre intérêt, et que nous aurons le privilège de vous compter au nombre des excursionnistes.

GTF asbl

(2) - les billets SNCB gratuits ou cartes de réduction ne sont pas valables sur ce train.

date rentrée	paiement	repas	parcours SNCB	n° inscription
A				

cases réservées aux indications de service. Ne pas remplir SUP

BULLETIN DE PARTICIPATION voyage A FAGNARD/KRIPPANA 02.12.90

Bulletin à renvoyer avant le 23.11.90 à l'adresse suivante :
GTF asbl c/o Monsieur Jean Laterre
rue de Marchienne 68, B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL

*Je soussigné..... (nom et prénom)
 Rue N°.... N° bte....
 N° postal..... Localité.....
 Membre GTF n°..... (éventuellement) Tél...../.....

*inscris au voyage du 2.12.90
(inscrivez le nombre dans les cases)

<input type="checkbox"/>	adulte(s) à 500 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	adulte(s) membre GTF à 450 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	enfant(s) de moins de 12 ans à 200 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	enfant(s) de moins de 6 ans (GRATUIT)	.....
<input type="checkbox"/>	repas de midi à 500 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	parcours d'approche SNCB 2e cl. à 200 BEF	.....

TOTAL
.....

*J'effectue simultanément le paiement :

- par chèque barré joint rédigé à l'ordre du GTF asbl
- par virement au compte 068-0883360-08 de GTF asbl, BP 191, 4000 LIEGE1.
- en vous donnant ordre de débiter mon compte par ma carte VISA belge ou étrangère [n° de 20 chiffres ci-dessous]
- n° _____ EXP _____
(de l'étranger uniquement) par versement au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1.

J'accepte - Je n'accepte pas le report au 23.12.90 le cas échéant (avec majoration de prix correspondante)

*Je déclare avoir pris connaissance des conditions de participation au verso et y adhérer entièrement.

(date et signature)

Conditions de participation à nos voyages

- 1.- La participation effective à un voyage est conditionnée par la réception d'une confirmation écrite d'inscription, accompagnée des titres de transport ; celle-ci est adressée au participant quelques jours avant la date du voyage.
 - 2.- Le GTF asbl peut refuser toute demande d'inscription sans devoir en préciser le(s) motif(s).
 - 3.- Le GTF asbl se réserve le droit d'annuler une activité moyennant le remboursement des montants déjà versés. Aucune indemnité complémentaire n'est cependant due du fait de l'annulation de celle-ci par le GTF asbl.
 - 4.- Si un participant annule sa participation alors qu'il est régulièrement inscrit, un remboursement éventuel, partiel ou total, est conditionné par la date de la demande d'inscription, les circonstances, le nombre d'inscrits...
 - 5.- Le GTF asbl ne peut être tenu pour responsable de circonstances dues à la force majeure ou d'incidents qui ne relèvent pas de sa compétence.
 - 6.- Chaque participant s'engage à respecter le climat de convivialité et de détente, et la bonne tenue de règle dans nos activités.
 7. Recommandations générales :
 - * la sécurité de tous nos participants est notre souci primordial. A cet effet, chacun se conformera avec bonne grâce aux indications du personnel de la SNCB (ou de l'entreprise de transport) et des délégués du GTF asbl.
 - * les enfants sont admis à certains voyages : ils doivent néanmoins être accompagnés de leur parents ou d'un adulte responsable qui veillera tout particulièrement à leur sécurité.
 - * il est interdit de traverser les voies ferrées principales en dehors des passages prévus et de circuler en des endroits non autorisés du domaine de la SNCB ou de l'entreprise de transport.
 - * il est dangereux et interdit d'ouvrir les portières en marche et de descendre à contre-voie. En cas de doute, il convient d'attendre les instructions.
 - * la descente du train en des endroits dépourvus de quai n'est jamais obligatoire : elle se fait sous la responsabilité de celui qui exécute cette manoeuvre : ce dernier veillera à sa propre sécurité et prendra toutes précautions utiles.
 - * lors des arrêts, et quel que soit l'endroit, chacun est responsable de sa sécurité. La plus grande vigilance s'impose : ne pas se placer en des endroits dangereux : évitons glissades, pertes d'équilibre, chutes...
 - * en cas d'ouverture des fenêtres, il convient de prendre garde, sur certaines lignes à exploitation simplifiée, aux branchages ou broussailles susceptibles de fouetter les parois des voitures. Dans ce cas, chaque participant prend la responsabilité de ses actes.
 - * le respect de l'horaire ferroviaire est impératif. Les retardataires ne sont pas attendus ; nous ne contrôlons pas les présences après chaque arrêt.
 - 8.- Aux photographes : faites preuve de fair-play, ne vous placez pas dans le champ des autres photographes, afin que chacun puisse prendre le meilleur cliché.
- Le GTF asbl vous remercie de votre confiance et de votre sérieux.

date rentrée	paiement	repas	parcours SNCB	n° inscription
B				

cases réservées aux indications de service. Ne pas remplir SVP

BULLETIN DE PARTICIPATION voyage B / Reinharstein - 23.12.90

Bulletin à renvoyer avant le 14.12.90 à l'adresse suivante :
 GTF asbl c/o Monsieur Jean Laterre
 rue de Marchienne 68, B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL

*Je soussigné..... (nom et prénom)

Rue N°..... N° bte....

N° postal..... Localité.....

Membre GTF n°..... (éventuellement) Tél...../.....

*inscris au voyage du 23.12.90
 (inscrivez le nombre dans les cases)

<input type="checkbox"/>	adulte(s) à 620 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	adulte(s) membre GTF à 570 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	enfant(s) de moins de 12 ans à 350 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	enfant(s) de moins de 6 ans à 120 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	repas de midi à 500 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	parcours d'approche SNCB 2e cl. à 200 BEF	.....
	TOTAL	.....

*J'effectue simultanément le paiement :

<input type="checkbox"/>	par chèque barré joint rédigé à l'ordre du GTF asbl
<input type="checkbox"/>	par virement au compte 068-0883360-08 de GTF asbl, BP 191, 4000 LIEGE1.
<input type="checkbox"/>	en vous donnant ordre de débiter mon compte par ma carte VISA belge ou étrangère [n° de 20 chiffres ci-dessous]
<input type="checkbox"/>	n° EXP
<input type="checkbox"/>	(de l'étranger uniquement) par versement au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1.

J'accepte - Je n'accepte pas d'anticiper mon voyage au 2.12.90.

*Je déclare avoir pris connaissance des conditions de participation et y adhérer entièrement.

(date et signature)

Conditions de participation à nos voyages

1.- La participation effective à un voyage est conditionnée par la réception d'une confirmation écrite d'inscription, accompagnée des titres de transport ; celle-ci est adressée au participant quelques jours avant la date du voyage.

2.- Le GTF asbl peut refuser toute demande d'inscription sans devoir en préciser le(s) motif(s).

3.- Le GTF asbl se réserve le droit d'annuler une activité moyennant le remboursement des montants déjà versés. Aucune indemnité complémentaire n'est cependant due du fait de l'annulation de celle-ci par le GTF asbl.

4.- Si un participant annule sa participation alors qu'il est régulièrement inscrit, un remboursement éventuel, partiel ou total, est conditionné par la date de la demande d'inscription, les circonstances, le nombre d'inscrits...

5.- Le GTF asbl ne peut être tenu pour responsable de circonstances dues à la force majeure ou d'incidents qui ne relèvent pas de sa compétence.

6.- Chaque participant s'engage à respecter le climat de convivialité et de détente, et la bonne tenue de règle dans nos activités.

7. Recommandations générales :

* la sécurité de tous nos participants est notre souci primordial. A cet effet, chacun se conformera avec bonne grâce aux indications du personnel de la SNCB (ou de l'entreprise de transport) et des délégués du GTF asbl.

* les enfants sont admis à certains voyages : ils doivent néanmoins être accompagnés de leur parents ou d'un adulte responsable qui veillera tout particulièrement à leur sécurité.

* il est interdit de traverser les voies ferrées principales en dehors des passages prévus et de circuler en des endroits non autorisés du domaine de la SNCB ou de l'entreprise de transport.

* il est dangereux et interdit d'ouvrir les portières en marche et de descendre à contre-voie. En cas de doute, il convient d'attendre les instructions.

* la descente du train en des endroits dépourvus de quai n'est jamais obligatoire : elle se fait sous la responsabilité de celui qui exécute cette manoeuvre : ce dernier veillera à sa propre sécurité et prendra toutes précautions utiles.

* lors des arrêts, et quel que soit l'endroit, chacun est responsable de sa sécurité. La plus grande vigilance s'impose : ne pas se placer en des endroits dangereux : évitons glissades, pertes d'équilibre, chutes...

* en cas d'ouverture des fenêtres, il convient de prendre garde, sur certaines lignes à exploitation simplifiée, aux branchages ou broussailles susceptibles de fouetter les parois des voitures. Dans ce cas, chaque participant prend la responsabilité de ses actes.

* le respect de l'horaire ferroviaire est impératif. Les retardataires ne sont pas attendus ; nous ne contrôlons pas les présences après chaque arrêt.

8.- Aux photographes : faites preuve de fair-play, ne vous placez pas dans le champ des autres photographes, afin que chacun puisse prendre le meilleur cliché.

Le GTF asbl vous remercie de votre confiance et de votre sérieux.

Dernière minute...

Anvers : prolongement du pré-métro vers la rive gauche.
lignes 2 (Hoboken) et 15 (Mortsel)

Il y avait beaucoup de monde pour assister à l'inauguration de cette extension du pré-métro le vendredi 21 septembre 1990. Cet événement avait lieu trente et une années après la disparition du tram vicinal qui, venant du Pays de Waas, bouclait sur la rive gauche de l'Escaut, que les voyageurs franchissaient par un tunnel pour piétons toujours en service.

Le matin du 21 septembre donc, le Ministre Flamand des Communications, J. SAUWENS, et le bourgmestre d'Anvers, B. COOLS, dévoilèrent les deux motrices rénovées peintes aux couleurs de la future société de transports en commun flamande, la VVM (Vlaamse Vervoer Maatschappij).

Les deux véhicules accouplés, conduits par le Ministre lui-même, parcoururent le nouveau tronçon depuis la station Groenplaats : il passe sous l'Escaut grâce à un tunnel à deux pertuis parallèles, dessert la nouvelle station Fr. VAN EEDEN, avant de déboucher dans l'axe de la Blancefloerlaan. Les trams parcourent alors quinze cents mètres dans l'axe de cette avenue avant de boucler dans une zone totalement inhabitée...

Gros succès de foule l'après-midi, où un public de curieux, de nombreux écoliers notamment conduits par leur professeur, parcoururent le nouveau tronçon dans des voitures accouplées de couleur rouge et beige, car les deux "prototypes" aux couleurs VVM avaient rejoint leur dépôt. Pendant le week-end, l'emprunt des lignes 2 et 15 était gratuit, pour permettre aux Anversois la découverte du prolongement du réseau.

La presse ne manqua pas de profiter de l'événement pour soulever quelques questions.

Pourquoi amener les trams dans une zone inhabitée, alors que des zones très denses ne sont pas desservies à l'est d'Anvers ?

En fait, le tram a été amené sur la rive gauche pour éviter l'engorgement des deux tunnels routiers, saturés aux heures de pointe.

Un parking de dissuasion de 60 (!) places est envisagé au nouveau terminus de la rive gauche du tram. Ultérieurement, le tram pourrait être prolongé vers Zwijndrecht et Beveren.

Une "fourchette" est également prévue à la sortie du tunnel en rive gauche, pour y amener une ligne suivant un parcours parallèle à l'Escaut, et qui pourrait desservir ainsi une zone plus dense...

Enfin, la presse s'est inquiétée du sort réservé aux nombreux tunnels pour trams construits aujourd'hui sous la ville,

mais actuellement inexploités. Il s'agit de la branche nord de l'axe 1, entre la Gare Centrale et le Palais des Sports, et de la totalité de l'axe 2.

Rappelons que le premier coup de pioche du pré-métro d'Anvers fut donné le 9 février 1970. Le 25 mars 1975 fut inauguré le premier tronçon souterrain Groenplaats - Gare Centrale. Cinq ans plus tard, le 10 mars 1980, fut inauguré le tronçon Gare Centrale - Belgiëlei et Mercatorstraat. Les travaux du 3e tronçon débutèrent le 21 février 1983 pour se terminer 7 ans et 7 mois plus tard !

Aux amateurs, nous conseillons de visiter le nouveau tronçon "sous-scaaldéen". A la gare centrale d'Anvers, il suffit de suivre la direction Linkeroever (rive gauche).

Albert De Preter



Sources : De Standaard, 20/9/90
Gazet van Antwerpen, 22/9/90

Brochure de présentation MIVA et visite sur place

En région wallonne : dissolution de la STIL et de la STIU

Le processus de dissolution de la STIL (Société des Transports intercommunaux liégeois) est amorcé depuis le lundi 8 octobre 1990. Cette société va fusionner avec la STIU (Verviers) : cette fusion sera effective au 1er janvier prochain. La nouvelle société ainsi créée absorbera ensuite, fin juin 1991, toute la partie liégeoise de la SNCV de manière à ne plus former qu'une seule société de transports en commun pour toute la province : la SELV (Société d'Exploitation de Liège-Verviers), partie intégrante de la nouvelle société wallonne des transports publics.

NDLR : ne pourrait-on dénommer la nouvelle société wallonne, qui chapeautera l'ensemble du transport en commun de Wallonie, à l'exception du chemin de fer : "les rapides de Wallonie" ?

Agenda

17 et 18 novembre 1990 de 10 à 18 h : 10èmes journées luxembourgeoises du modélisme ferroviaire et du marché de l'occasion.

Centre Prince-Henri, Walferdange (Grand-Duché de Luxembourg)

Trans-Fer est une publication périodique du GTF asbl, BP 191, 4000 Liège 1 (Belgique). Il est envoyé gratuitement à tous les membres du GTF asbl.

Sauf mention contraire, les articles contenus dans ce numéro peuvent être reproduits librement, à condition de citer la source et d'envoyer un exemplaire de la publication à notre Association. Néanmoins, les articles que nous empruntons à d'autres publications restent la propriété de celles-ci et leur reproduction reste soumise à leur autorisation préalable.

Le GTF asbl en général et l'éditeur responsable en particulier ne sont pas solidaires des opinions exprimées par les auteurs des articles contenus dans Trans-Fer. Ces derniers n'engagent donc qu'eux-mêmes. L'éditeur responsable n'assume aucune responsabilité quant à l'exécution des prestations et services proposés dans Trans-Fer et par le GTF asbl.

Le GTF asbl a une activité variée : voyages en Belgique et à l'étranger, éditions ferroviaires, distribution d'articles divers, réunions tous les deuxièmes mardis du mois (sauf juillet et août) au mess du personnel de la gare de Liège-Guillemins. Notre catalogue et toute autre information vous sont volontiers transmis : écrivez-nous à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1 en joignant un timbre pour lettre.

La cotisation de nos membres est très modique : en 1991, 180FB pour les membres belges, 270FB pour les membres étrangers. Demandez-nous un bulletin d'affiliation : vous recevrez régulièrement Trans-Fer et bénéficierez de tous les avantages réservés exclusivement à nos membres.

Service financier de notre Association

Le GTF asbl est entièrement géré par des membres bénévoles. Il dispose de plusieurs comptes financiers et adresses pour répartir son administration sur ceux de ses membres qui en ont accepté la charge. Veuillez donc bien utiliser le n° de compte et/ou l'adresse toujours indiquée à côté des services que nous vous proposons. Nous vous en remercions.

PAIEMENTS EN PROVENANCE DE L'ETRANGER

Par dérogation à ce qui précède, tout paiement en provenance de l'étranger doit nous parvenir selon un des modes suivants

*paiement à notre compte courant postal :

BRUXELLES 000-0896641-70 GTF asbl, 4000 Liège.

*envoi d'un Eurochèque garanti à l'ordre de GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

*commande par lettre à notre adresse (BP 191, B-4000 Liège 1) en indiquant suite à votre commande la formule "Paiement par carte de crédit VISA ou EUROCARD", suivie du n° de votre carte, de sa date d'expiration et de votre signature.

*envoi d'un mandat postal international à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

Nous ne pouvons accepter d'autre mode de paiement.

Changements d'adresse

Envoyez-nous un avis de changement d'adresse normalisé disponible dans tous les bureaux de poste. Indiquez-y votre n° de membre (figurant sur l'étiquette-adresse de Trans-Fer).

EDITIONS



a.s.b.l.

**GROUPEMENT BELGE
POUR LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION
TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE**

B.P. 191

B-4000 LIEGE 1